SKRZYDLATA POLSKA

NR 23 (778) ● 5. VI. 1966 ● ROK XXII XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Dzieci — to najmilsi pasażerowie PLL „LOT". Personel naszych linii lotniczych otacza je zawsze troskliwą opieką. Na zdjęciu: Mały podróżny dobrze się czuje w ramionach stewardessy naziemnej Joanny Zawartko.

Foto: M. Kobrzyński

● NABRAŁ ZAUFANIA DO „FOKI" ● AKROBACI NA STARCIE ● STOSOWANIE SAMOLOTÓW W ROLNICTWIE ● „BALZAC" I „MIRAGE-3V" ● HISZPAŃSKA EPOPEA

Grupa dziennikarzy po przylocie z Poznania do Warszawy. Foto: M. Kobrzyński

Na pokładzie An-24

z Warszawy do Poznania i z powrotem

W dniu 20 maja br., w Domu Dziennikarza w Warszawie, odbyło się spotkanie dziennikarzy warszawskiej prasy, radia i telewizji z dyrekcją Polskich Linii Lotniczych „LOT". Spotkanie zostało zorganizowane przez PLL „LOT" oraz Klub Publicystów Lotniczych SDP. Dyrektor PLL „LOT" inż. Jan Zwierzyński oraz zastępca dyrektora do spraw handlowych inż. Robert Słaby, udzielili dziennikarzom wielu ciekawych informacji dotyczących przewozów pasażerskich, perspektyw uruchomienia nowych linii, wprowadzenia nowych samolotów na linie krajowe i zagraniczne, obsługi pasażerów i rozkładu lotów.

Z informacji tych wynika m. in., iż:

- prowadzone są obecnie prace przygotowawcze do uruchomienia połączenia Warszawy z Katowicami,
- przygotowuje się otwarcie, jeszcze w br., linii do Bejrutu (Liban),
- nowe samoloty An-24 obsługują regularnie od 1. VI. br. linię do Pragi i Budapesztu, a wkrótce wejdą na linię do Skandynawii (po wycofaniu VC-804). Ponadto An-24 od 1 lipca br. wejdą na niektóre linie krajowe regularnie, poczynając od linii Warszawa — Poznań,
- w br. wprowadzono na linie grupę nowych stewardess, dla zabezpieczenia obsługi nowych samolotów An-24 i Il-18 w ruchu zagranicznym. Niewykluczone, że stewardessy będą również na liniach krajowych,
- otrzymamy w br. jeszcze jeden samolot Il-18. Samoloty odrzutowe Tu-134 mają nadejść dopiero w roku 1968, w ilości 3—4 sztuk. Ogólny plan zakupu przewiduje 8 maszyn tego typu.

Po spotkaniu, na zaproszenie LOTu, dziennikarze odbyli przelot z Warszawy do Poznania i z powrotem, na pokładzie nowego samolotu An-24. Podróż na trasie Warszawa — Poznań trwa 50 minut, z prędkością 490 km/h, na wysokości 4 800 m. Pasażerowie z przyjemnością i satysfakcją odnotowali dobre warunki podróży, możliwe dzięki doskonałym własnościom An-24, jak m. in. bardzo krótki rozbieg i dobieg, duża stateczność w locie, wygoda przedziału pasażerskiego, klimatyzacja i inne.

Fachowcy obecni na pokładzie wysoko ocenili kunszt prowadzącego maszynę kpt. Jana Błądka, któremu asystowali w locie II pilot Adam Poznański i mechanik Władysław Misiarek. Wyżyny sprawności, uprzejmości i wdzięku zademonstrowały dwie stewardessy — Alicja Gerwat i Danuta Milewska, żegnane przez pasażerów po przylocie do Warszawy chóralnymi okrzykami wdzięczności — i żalu. (z)

„PIRAT" OBLATANY

DNIA 19 maja br. na lotnisku Aleksandrowice w Bielsku-Białej nastąpiło oblatanie nowego polskiego szybowca treningowo-wyczynowego SZD-30 „Pirat". Oblotu szybowca dokonał pilot doświadczalny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego Adam Zientek.

Konstruktorem szybowca SZD-30 „Pirat" jest inż. Jerzy Śmielkiewicz — główny konstruktor SZD. W następnych numerach naszego tygodnika podamy bliższe szczegóły dotyczące tego nowego szybowca. (m)

Krzysztof Trzpil zdobył Puchar „Życia Warszawy"

I WARSZAWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE ZAKOŃCZONE

Trzecią konkurencją I Warszawskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Życia Warszawy" był trójkąt 112 km. Wygrał K. Trzpil — 64,5 km/h, przed W. Chmielewiczem — 60,5 km/h. Następną konkurencją był docel-powrót 170 km. Zwyciężył H. Kucharski — 69,2 km/h, przed P. Szczepańskim — 51,0 km/h. Piątą i ostatnią konkurencją był trójkąt 226 km. Najdalej zalecieli J. Jaśkiewicz i J. Pol, którzy lądowali na 182 km i podzielili się dwoma pierwszymi miejscami.

Ostatecznie w wyniku pięciu rozegranych konkurencji Puchar „Życia Warszawy" za zwycięstwo w I WZSzyb. zdobył Krzysztof Trzpil — 78,6 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 2. J. Michalski — 75,1 pkt.; 3. H. Różalski (Płock) — 54,9 pkt.; 4. J. Łącki — 50,0 pkt.; 5. H. Kucharski — 47,8 pkt. (kh)

Na zdjęciu: Uczestnicy zawodów na starcie, na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Foto: B. Koszewski

Z obrad ZG APRL

OCENA AEROKLUBU OSTROWSKIEGO

● TROSKA O SPRZĘT ● NADANIE ODZNAKI „ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA LOTNICTWA SPORTOWEGO" 57 DZIAŁACZOM

W siedzibie APRL w Warszawie odbyło się 23 maja br. plenarne zebranie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, któremu przewodniczył prezes Stefan Antosiewicz. Planowane uprzednio posiedzenie plenarne ZG w Jeleniej Górze zostało, na prośbę Zarządu Aeroklubu Jeleniogórskiego, przesunięte na wrzesień br. ze względu na obecne trudności organizacyjne i techniczne (m. in. remont budynków), imprezy itd.), jak i chęć połączenia sesji wyjazdowej Zarządu Głównego z uroczystościami 20-lecia Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Na obecnym Plenum członkowie ZG wysłuchali sprawozdania z działalności Aeroklubu Ostrowskiego złożonego przez zarząd tego klubu, oceniając pozytywnie dotychczasową jego działalność. Liczy on obecnie 88 członków zwyczajnych (modelarzy wyczynowych, spadochroniarzy, pilotów szybowcowych i samolotowych) oraz 585 członków zrzeszonych w 19 kołach lotniczych i legitymuje się dobrymi wynikami szkoleniowymi i sportowymi oraz prawidłowymi wskaźnikami ekonomicznymi. Zarząd Główny patrzy z dużym optymizmem na rozwój działalności aeroklubu w Ostrowie Wlkp., zalecając jednocześnie A.O. m. in. zwrócenie większej uwagi na rozwój spadochroniarstwa i zwiększenie liczby członków współpracujących aeroklubu.

Przedmiotem obrad ZG były także sprawy zabezpieczenia sprzętowego, analiza stanu aktualnego i perspektywy na przyszłość w zestawieniu z planami postępu technicznego w sprzęcie latającym i radiowym, które to zagadnienia są przedmiotem szczególnej troski władz naczelnych lotnictwa sportowego.

Zarząd Główny podjął również uchwałę o nadaniu kilkudziesięciu działaczom odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego". Ustalono m. in., że w tym roku ze względu na obchody Tysiąclecia Państwa Polskiego i z uwagi na to, że odznaka ta wprowadzona została dopiero niedawno, nadana ona zostanie większej liczbie działaczy, m. in. z okazji walnego zgromadzenia sprawozdawczo-wyborczego Klubu Seniorów Lotnictwa APRL w Dęblinie, w lipcu — na Święto Odrodzenia i w sierpniu — na Święto Lotnictwa Polskiego. Począwszy od roku następnego odznaka nadawana będzie raz w roku, w sierpniu, z okazji Święta Lotnictwa.

Spośród członków Klubu Seniorów odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" Zarząd Główny APRL nadał następującym osobom:

Ryszard BARTEL (Warszawa), **Jan BURY** (Poznań), **Kazimierz CHORZEWSKI** (Warszawa), **Marian DUSZYŃSKI** (Poznań), **Mieczysław DZIAŁOWSKI** (Mielec), **Romuald FLACH** (Warszawa), **Augustyn GWIZDAŁA** (Lisie Kąty), **Józef JAKUBOWSKI** (Poznań), **Franciszek JANIK** (Warszawa), **Wacław JUREK** (Grudziądz), **Medard KONIECZNY** (Warszawa), **Zygfryd KOSICKI** (Poznań), **Mieczysław KULIGOWSKI** (Warszawa), **Czesław ŁABĘDZKI** (Włocławek), **Janusz MEISSNER** (Kraków), **Franciszek MICHALAK** (Poznań), **Antoni MROCZKOWSKI** (Warszawa), **Jan NAGORSKI** (Warszawa), **Czesław NOWACKI** (Warszawa), **Jerzy OSIŃSKI** (Warszawa), **Stanisław PŁONCZYŃSKI** (Warszawa), **Leon POWSINSKI** (Warszawa), **Michał SCIPIO del CAMPO** (Katowice), **Gustaw SIDOROWICZ** (Warszawa), **EDWARD SOPORA** (Katowice), **Mieczysław SZCZUDŁOWSKI** (Warszawa), **Wacław ULASS** (Warszawa), **Jan WAWRZYNIAK** (Poznań), **Stanisław WREMBEL** (Poznań) i **Paweł ZOŁOTOW** (Lublin).

Uroczyste wręczenie odznak wyżej wymienionym nastąpi na zjeździe seniorów lotnictwa w Dęblinie (4—5 czerwca).

W drugiej grupie działaczy, którym uchwałą ZG APRL przyznana została odznaka „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", znajdują się następujące osoby:

Antoni CHOJCAN (Wrocław), **Mieczysław CZEMPIŃSKI** (Poznań), **Zygmunt DELATOWSKI** (Bydgoszcz), **Zygmunt DUBICKI** (Katowice), **Adam DZIURZYŃSKI** (Żar), **Franciszek GOŁATA** (Bydgoszcz), **Kazimierz GÓRALEWICZ** (Poznań), **Michał GOSZCZYŃSKI** (Warszawa), **Tadeusz GÓRA** (Warszawa), **Władysław JANICA** (Krosno), **Władysław KUCZERA** (Jelenia Góra), **Leopold KWIATKOWSKI** (Nowy Sącz), **Czesław MANKIEWICZ** (Warszawa), **Antoni MATHEUS** (Gdańsk), **Jan MĄCZYŃSKI** (Wrocław), **Kazimierz MINDAK** (Bydgoszcz), **Antoni PAWLICZEK** (Katowice), **Janusz PRZYMANOWSKI** (Warszawa), **Tadeusz REJNIAK** (Warszawa), **Zbigniew ROMANOWSKI** (Białystok), **Tadeusz RUCIŃSKI** (Grudziądz), **Kazimierz TYRLIK** (Mielec), **Franciszek WALKARZ** (Katowice), **Zenon WASILEWSKI** (Radom), **Tadeusz WIELIŃSKI** (Zielona Góra), **Stanisław ZIELIŃSKI** (Olsztyn) i **Adam ZIENTEK** (Bielsko-Biała).

Uroczyste wręczenie odznak tej grupie działaczy nastąpi w lipcu br.

Wszystkim odznaczonym serdecznie gratulujemy! W następnych numerach będziemy przedstawiać kolejno nowo odznaczonych Zasłużonych Działaczy Lotnictwa Sportowego. (yy)

W wyznaczonym pierwotnie terminie II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet (8—15 maja br.) pogoda spłatała dużego figla naszym paniom. Jedyną rozegraną konkurencją był trójkąt 100 km. Niestety ze względów formalnych musiano tę konkurencję unieważnić. Przedłużono więc zawody do 18 maja br. W ciągu czterech dni rozegrano 4 konkurencje.

15.V. br., trójkąt 101 km (Lubin—Góra—Wołów—Lubin). Wyniki: 1. W. Kamińska — 66,6 km/h — 14,3 pkt; 2. L. Bajewska — 59,4 km/h — 13,2 pkt; 3. Z. Gadomska — 57,2 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 11 zawodniczek.

16.V. br. docel-powrót 104 km (Lubin—Leszno—Lubin). Wyniki: 1. M. Paszyc — 52,4 km/h — 14,3 pkt; 2. M. Olszewska — 49,5 km/h — 13,2 pkt; 3. E. Nechay — 48,4 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 9 zawodniczek.

17.V. br., trójkąt 129 km (Lubin—Leszno—Wąsosz—Lubin). Wyniki: 1. D. Sylwanowicz — 46,6 km/h — 15,6 pkt; 2. L. Bajewska — 45,5 km/h — 14,4 pkt; 3. E. Nechay — 45,0 km/h — 13,2 pkt. Konkurencję ukończyło 9 zawodniczek.

18.V. br., trójkąt 100 km (Lubin—Szlichtyngowa—Wąsosz—Lubin). Wyniki: 1. I. Kostka — 59,45 km/h — 14,3 pkt; 2. P. Majewska — 49,5 km/h — 13,2 pkt; 3. M. Olszewska — 46,6 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 11 zawodniczek.

Ostateczne rezultaty II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet przedstawiają się następująco:

1. Lucyna Bajewska (Warszawa) — 46,3 pkt; 2. Danuta Sylwanowicz (Warszawa) — 44,2 pkt; 3. Maria Olszewska (Gdańsk) — 40,4 pkt; 4. Pelagia Majewska (Warszawa) — 38,2 pkt; 5. Ewa Nechay (Kraków) — 37,4 pkt; 6. Zofia Gadomska (Warszawa) — 36,1 pkt; 7. Maksymiliana Paszyc (Poznań) — 32,6 pkt; 8. Irena Kostka (Gdańsk) — 31,3 pkt; 9. Urszula Sliwak (Warszawa) — 28,3 pkt; 10. Wiera Kamińska (Białystok) — 26,3 pkt; 11. Grażyna Rzepecka (Słupsk) — 26,0 pkt; 12. Stanisława Strządała (Katowice) — 11,6 pkt; 13. Maria Stryczek (Kraków) — 5,0 pkt. (kh)

Na zdjęciu: Grupa uczestniczek zawodów w Lubinie. Foto: J. Szymański

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W PODOFICERSKICH szkołach lotniczych odbyły się uroczyste promocje. Z tej okazji Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, wydał rozkaz, w którym podkreślił osiągnięcia absolwentów w wyszkoleniu bojowym, społeczno-politycznym oraz specjalistycznym. Za pilność w nauce oraz ukończenie szkoły z wyróżnieniem przodujący absolwenci szkół otrzymali nagrody rzeczowe.

•

NOWY rocznik popularnych „Czerwonych beretów" został zaprzysiężony 15 maja na Rynku krakowskim, w miejscu, gdzie pamiętną przysięgę złożył narodowi Tadeusz Kościuszko. Uroczystość zakończyła defilada pododdziałów garnizonu Kraków.

•

Z OKAZJI otwarcia w Warszawie biura greckich linii lotniczych ambasador Grecji w Polsce i dyrekcja „Olympic Airways" w Atenach wydały w salach Hotelu Europejskiego w Warszawie przyjęcie, w którym udział wzięli przedstawiciele PLL LOT, zagranicznych towarzystw lotniczych, biur podróży i turystyki oraz dziennikarze.

•

ZNANY i czołowy modelarz wyczynowy, instruktor modelarstwa, członek Aeroklubu Wrocławskiego, artysta-plastyk Stanisław Żurad, obchodził niedawno 30-lecie swej działalności w modelarstwie lotniczym, którą rozpoczął jeszcze jako uczeń. Z tej okazji zorganizowana została we wrocławskim Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki specjalna wystawa, poświęcona osiągnięciom Stanisława Żurada w modelarstwie. Nasze najlepsze życzenia dla Jubilata.

•

W LUBLINIE odbyło się walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Lubelskiego. Prezesem nowych władz AL został ponownie Jan Siewierski.

•

PIĘĆ stacji meteorologicznych w Polsce (w Legionowie, Poznaniu, Wrocławiu, Koszalinie i Mielcu) wypuszcza codziennie 10 balonów radiosondażowych, których zadaniem jest dostarczenie informacji niezbędnych do ustalania bieżących prognoz pogody. Jeden z takich balonów, wypuszczony w marcu br. z poligonu PIHM w Legionowie, dotarł do stratosfery, na wysokość ponad 41 km, co było rekordem światowym.

•

W STALOWEJ WOLI zamierza się zorganizować Koło Seniorów Lotnictwa przy tamtejszym aeroklubie.

•

W GAZECIE „Życie Warszawy" ukazał się na początku maja wywiad z prezesem Aeroklubu PRL — Stefanem Antosiewiczem na temat wypadków lotniczych w lotnictwie sportowym. Prezes Antosiewicz stwierdził w nim m. in., że liczba katastrof w polskim lotnictwie sportowym znajduje się poniżej średniej światowej.

•

WZOREM lat ubiegłych Aeroklub Białostocki zorganizował w maju „Dni otwartego lotniska", zapraszając do siebie entuzjastów sportu lotniczego, a szczególnie młodzież.

•

NA WALNYM zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym Aeroklubu Łódzkiego wybrano nowy Zarząd. Prezesem został ponownie mgr Karol Majkowski, wiceprezesem — Marek Indelak, sekretarzem — Wojciech Matz (senior), a skarbnikiem — Jerzy Modliński.

POLSKA Z LOTU PTAKA

WARSZAWA. Jedną z najpiękniejszych ulic stolicy jest Krakowskie Przedmieście, którego fragment — między ul. Miodową i Bednarską — widoczny jest na zdjęciu obok. W domu nr 55, stojącym na przedłużeniu białych pasów „zebry", mieści się Zarząd Główny Aeroklubu PRL.
Foto: Z. Jóźwiak

ECHA LOTNISKA

POMYŚLNOŚCI SENIOROM

W dniach 4—5 czerwca br. Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie będzie gościć w swych murach seniorów naszego lotnictwa, członków Klubu Seniorów APRL, którzy — na zaproszenie Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego — odbędą w „Szkole orląt" swe walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze i, przy okazji, zapoznają się z dorobkiem tej sławnej uczelni wojskowej. Tegoroczny zjazd seniorów lotnictwa w Dęblinie jest zarazem jednym z ważnych akcentów udziału naszej społeczności lotniczej w obchodach Tysiąclecia Państwa Polskiego.

Klub seniorów lotnictwa APRL, działając zgodnie z paragrafem 33 Statutu Aeroklubu PRL, skupia w swych szeregach długoletnich działaczy naszego lotnictwa szczególnie zasłużonych dla jego rozwoju. Zrzesza on zarówno pionierów lotnictwa jak i weteranów walk lotniczych obydwu wojen światowych oraz wybitnych i wieloletnich działaczy lotnictwa cywilnego i wojskowego. Wielu z nich stawiało właśnie w Dęblinie swe pierwsze kroki lotnicze, bądź związanych jest z murami tej sławnej szkoły długoletnią służbą lotniczą. Dlatego też dla wielu seniorów zjazd dębliński jest wielką okazją do wspomnień z przeszłości i zobaczenia zarazem naszej nowej współczesności lotniczej.

Na swój zjazd w Dęblinie Klub Seniorów Lotnictwa, działający w Aeroklubie PRL od 1957 r., przychodzi z niemałym dorobkiem. Obecnie liczy on 328 członków zgrupowanych w Warszawie i kilku kołach terenowych działających przy aeroklubach regionalnych, m. in. w Bydgoszczy, Gdańsku, Krakowie i Poznaniu. Zadania swe Klub realizuje za pośrednictwem swych komisji: kulturalno-oświatowej, historycznej ZBoWiD-u, socjalno-bytowej i emerytalnej. Realne wyniki działalności Klubu zostały przez jego władze organizacyjne, zwłaszcza przez dotychczasowe walne zgromadzenia sprawozdawcze i sprawozdawczo-wyborcze, uznane jako pozytywne. Wyjątkową uwagę w ramach swojej działalności Klub skierował na dwa podstawowe kierunki: Pierwszy — to propagowanie lotnictwa, szczególnie polskiego, poznanie jego bogatej historii i jak największe kontakty z młodzieżą lotniczą i sympatykami lotnictwa. Drugi — to troska o utrzymanie więzi koleżeńskiej oraz udzielanie opieki i pomocy materialnej członkom Klubu.

Trzeba szczególnie podkreślić, że rok rocznie członkowie KSL, zarówno z zespołu warszawskiego jak i z poszczególnych Kół KSL, organizowali dla młodzieży lotniczej i szkolnej, dla sympatyków lotnictwa i dla pewnych środowisk starszego społeczeństwa, szereg prelekcji o tematyce lotniczej z uwzględnieniem także tych problemów, które się wiążą z technicznym rozwojem lotnictwa i z jego różnorodnymi zadaniami. Było ich kilkadziesiąt. Obejmowały one swoim zasięgiem nie tylko miejscowości będące siedzibą regionalnego aeroklubu. Wspomnieć też należy, że w siedzibie Zarządu KSL w Warszawie odbywają się dla miejscowych członków Klubu, w każdy wtorek po pierwszym i po piętnastym każdego miesiąca, spotkania towarzyskie połączone z prelekcjami o szczególnie ciekawej tematyce.

Spory jest też dorobek Klubu w działalności historycznej. Gromadzi on nie tylko materiały (dokumenty i pamiątki) z przeszłości, ale podejmuje szereg inicjatyw i akcji mających na celu upamiętnienie ważnych wydarzeń z historii lotnictwa polskiego. Wynikiem tej m. in. działalności jest częściowo już zrealizowana inicjatywa Klubu Seniorów utworzenia Muzeum Lotnictwa.

Niezmiernie ważnym odcinkiem działalności Klubu Seniorów jest opieka i pomoc materialna, jakiej udziela KSL swym członkom. Dzięki przychylności władz państwowych i władz lotniczych Zarząd Klubu uzyskał możliwości załatwienia rent dla niektórych, najbardziej potrzebujących pomocy, seniorów lotnictwa. Kilkudziesięciu członków Klubu otrzymało tzw. renty specjalne i renty podwyższone, co — rzecz jasna — nie wyczerpało wszystkich potrzeb jakie mają w tym zakresie nasi seniorzy. Trzeba tu jeszcze przy tym dodać, że kilkunastu członków KSL otrzymało wysokie odznaczenia państwowe, dzięki którym niektórzy z nich uzyskali 25-procentowe dodatki do rent.

Ostatnim wyrazem uznania dla ofiarnej pracy działaczy Klubu jest uchwała Zarządu Głównego Aeroklubu PRL nadająca 30 członkom KSL odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego". Uroczyste wręczenie ich nastąpi właśnie na zjeździe w Dęblinie.

Czerwcowy zjazd Klubu Seniorów Lotnictwa w Dęblinie jest wydarzeniem nie tylko dla samego Klubu. Chociaż będą na nim omawiane m. in. sprawy wewnętrzne KSL, to jednak skupia on na sobie uwagę całej społeczności lotnictwa polskiego, która z wielką sympatią śledzi owocną działalność Klubu. Praca Klubu Seniorów Lotnictwa stanowi bowiem ważne ogniwo całej naszej współczesnej działalności lotniczej, a jego wszystkie sprawy są nam serdecznie bliskie.

Dlatego też na dębliński zjazd życzymy seniorom owocnych obrad i wszelkiej pomyślności!

Ikarus

HEUBERGER BOTE – CHRONIK DER HEIMAT

Segelflugzeug stürzte in den Wald

Der 27jährige Pilot erlitt erhebliche Verletzungen – Vermutlich ins Trudeln geraten

Gegen 12.30 Uhr am gestrigen Donnerstag stürzte ein Segelflugzeug der zur Zeit auf dem Klippeneck weilenden Balinger Fluggruppe über einem dichten Waldgebiet in der Nähe des Gosheimer Steinbruchs ab. Der Pilot, ein 27jährige Mitglied der Balinger Fliegergruppe, wurde mit erheblichen, aber nicht lebensgefährlichen Verletzungen ins Kreiskrankenhaus Spaichingen eingeliefert. Das Flugzeug, eine neue Foka, wurde vollständig zertrümmert. Es hatte einen Wert von ca. 16 000 DM.

Die Maschine wurde bei ihrem Landeanflug von zahlreichen zu dieser Zeit auf dem Klippeneck weilenden Segelfliegern beobachtet. Bei dem um die Unfallzeit anhaltend starken Westwind kam das einsitzige Flugzeug während des Landeanfluges vermutlich ins Trudeln und stürzte [illegible]roßer Wucht aus verhältnismäßig geringer Hö[illegible] in ein dichtes Waldgebiet in der Nähe des Gosheimer Steinbruchs. Dieser Umstand wirkte sich besonders glücklich für den Piloten aus, der bei einem Aufprall auf der unmittelbar danebenliegenden Wiese mit Sicherheit den Tod gefunden hätte.

Mit welcher Wucht das schnelle Flugzeug, es handelt sich übrigens um eine Hochleistungsmaschine, die gerade erst eingeflogen wurde, in den Wald niederging, beweist die Tatsache, daß die Trümmer auf einer Länge von ca. 50 Metern im Wald verstreut wurden und die Maschine in lauter kleine Einzelteile zerschmettert wurde. Der Pilot wurde mit einem Oberschenkelbruch und mittelschweren Gesichtsverletzungen ins Spaichinger Kreiskrankenhaus eingeliefert.

In die Untersuchungen des Unfallhergangs, der nur noch rekonstruiert werden kann, wurde außer der Kriminalpolizei von Tuttlingen auch der Tuttlinger Luftfahrtsachverständige, Flugkapitän a.D. Geißelhardt, eingeschaltet. Die Spaichinger Polizei hatte schon kurz nach dem Unfall die Unglückstätte abgesperrt. -lo-

KORKOCIĄG na wysokopienny las jeszcze nikomu nie uszedł na sucho. Toteż, gdy nowiutenka „Foka" D-3615 z przerażającym łoskotem zginęła wśród drzew, świadków tego wydarzenia opanowała groza. Wypadek miał miejsce na stromym stoku szybowiska Klippeneck. Szybowiec, prawdopodobnie wychodząc już z korkociągu, ściął wierzchołek napotkanej sosny, następnie po prostu dał nurka między pnie, gubiąc po kolei fragmenty skrzydeł. Spadek zbocza przedłużył tor hamowania kadłuba do ok. 80 metrów! Ostatnim impetem uderzenia wywrócone zostały 3 niebagatelne sosny.

Pilot, a zarazem właściciel szybowca, 27-letni Ingolf K., powiedział potem: „Nie mam najmniejszych złudzeń: w każdym innym szybowcu zostałbym po prostu zmiażdżony. Zawdzięczam życie niezwykle mocnej kabinie z podwójnym opancerzeniem z laminatu. A także leżącej pozycji pilota — dzięki niej moje nogi mogły zamortyzować uderzenie czołowe."

Przyczyna wypadku? Cóż, przy bardzo szybkim awansie pilota (miał zaledwie niespełna 30 godzin nalotu!) nietrudno o błąd, zwłaszcza w silnej turbulencji i na nie znanym typie szybowca. Pierwszy w życiu korkociąg, w dodatku mimowolny i bardzo niski, zanim jeszcze został właściwie rozpoznany, zakończył się wśród koron drzew...

Wydawało się, że tak poważny wypadek na jednym z najpopularniejszych szybowisk NRF rzuci cień na dobrą opinię „Foki" w tym kraju, zapoczątkowaną jeszcze świetnymi sukcesami Adama Witka w Kolonii w 1960 r. Aby temu zapobiec, grupka amatorów polskiego szybowca zrzeszonych w klubie pod nazwą FOKAKLUB już następnego dnia po wypadku, sprowadziła z Hamburga drugi egzemplarz „Foki". Latano pełną parą, podobno nigdy przedtem nie kręcono w Klippeneck takiej ilości korkociągów.

Efekt: w ciągu tygodnia przedstawiciel Motoimportu na NRF przekazał do centrali 3 zamówienia na „Foki". Czwartą zamówił p. Ingolf K., będąc jeszcze w szpitalu. Reputacja „Foki" została uratowana! **A.Z.**

NABRAŁ ZAUFANIA DO „FOKI"

Wyżej: Kadłub niczym pocisk torował sobie drogę w gęstym lesie.

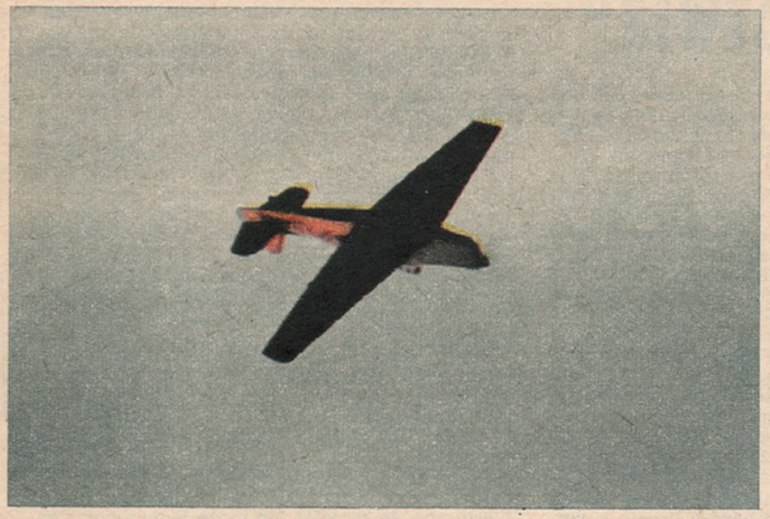
Z prawej: Dziób kadłuba przejął główne uderzenie i ocalił pilota.

Z lewej: ...jeszcze w szpitalu zamówił nową „Foke", zapowiadając, że osobiście ją odbierze w Polsce.

Niżej: Ingolf K. w nowej „Foce" w Klippeneck.

Z lewej: Wstępne eliminacje w Krośnie nasi akrobaci samolotowi rozegrali na wysłużonych „Super Kasper Akrobatach", które dzięki starannej obsłudze spisywały się nienagannie.
Foto: St. Jaśko

AKROBACI NA STARCIE



We wszystkich niemal aeroklubach trenują akrobaci do mistrzostw Polski — już we wstępnych informacjach zapowiada się rekordowa liczba uczestników.
Foto: B. Koszewski

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

TEGOROCZNY sezon akrobacji samolotowej zapowiada się szczególnie obficie i interesująco: zgrupowania, eliminacje, Mistrzostwa Polski i udział w Mistrzostwach Świata w Moskwie!

Decyzja zapadła na ostatnim posiedzeniu Komisji Samolotowej APRL: pierwsze eliminacje na zgrupowaniu akrobatów odbędą się w Krośnie dnia 28 kwietnia. I rzeczywiście, nawet pogoda nie odważyła się spłatać figla, mimo że jeszcze rano w Krośnie panowała mgła. Poczciwe Jaki-18 przytransportowały przewodniczącego Komisji Samolotowej dyr. J. Zwierzyńskiego i część (tę zamiejscową) zespołu sędziowskiego.

Dzięki sprężystej organizacji wkrótce zawodnicy stanęli na starcie, a sędziowie... usiedli na krzesełkach na skraju lotniska. Zespół w składzie: mgr Flis, mjr Kozielski, ppłk Leszek i inż. Abłamowicz — wszyscy pod czujnym okiem dyr. Zwierzyńskiego — przygotował kartki i ołówki czekając na start pierwszego zawodnika. Zasady sędziowania przyjęto identycznie tak, jak to będzie miało miejsce podczas Mistrzostw Świata, tj. sędziowano wg regulaminu moskiewskiego. Dla kronikarskiej ścisłości trzeba stwierdzić, że nie liczono punktów za ew. przekroczenie czasu wznoszenia i za czas wykonywania wiązanek, gdyż eliminacje rozgrywane były na monotypie, a czas wiązanek określono na 6 minut wobec 10 minut przewidzianych w Moskwie. Zgodnie z regulaminem Mistrzostw Świata — lecz inaczej niż to miało miejsce podczas Międzynarodowych Zawodów w Łodzi — nie punktowano wartości sportowej i trudności wiązanek dowolnych wg indywidualnej oceny sędziów. Tak więc ostatecznie punkty przydzielano za poszczególne figury mnożąc je przez ściśle określone współczynniki oraz za utrzymanie się nad określonym miejscem i za rytm wiązanki. Ewentualne punkty karne odliczano by za nadmierną wysokość rozpoczęcia akrobacji (co się nikomu nie zdarzyło!) i za przekroczenie dolnej granicy wysokości wiązanki (co się przydarzyło tylko jednemu zawodnikowi i to w jednej konkurencji — w wyniku trudności z „rozkręceniem" silnika po ślizgu za ogon).

Już po pierwszych wiązankach okazało się oczywiste, że w tym roku poziom pilotów jest niezwykle wyrównany. Tym samym sprawdziły się wiadomości docierające od pewnego już czasu z Krosna. Określenie, kto w danej chwili „kręci" wyłącznie na podstawie obserwacji stylu latania — było zupełnie niemożliwe.

Spoglądając uważnie na punktację w tabeli łatwo zauważyć, że ostatni sklasyfikowany zawodnik uzyskał zaledwie 17% punktów mniej niż zwycięzca, a zawodnik szósty, który jeszcze przeszedł do dalszych eliminacji, uzyskał zaledwie 7% mniej od zwycięzcy! A więc forma akrobatów jest w tym roku naprawdę niezwykle wyrównana!

A jak punktowali sędziowie? Otóż łódzkie tradycje wydają się być podtrzymywane, tzn., że punktacje były zbliżone i proporcjonalne. Największą zgodność poglądów wykazano punktując St. Kasperka w wiązance obowiązkowej znanej. W stosunku do średniej z sumy ocen „najłagodniejszy" sędzia przydzielił 106 proc., a „najsurowszy" 96 proc. Największa rozbieżność ocen miała miejsce po locie Nowakowskiego w tej samej konkurencji. Podobnie jak to miało miejsce w poprzednim przykładzie „najłagodniejszy" sędzia przyznał w stosunku do średniej 106 proc, zaś „najsurowszy" 85 proc.

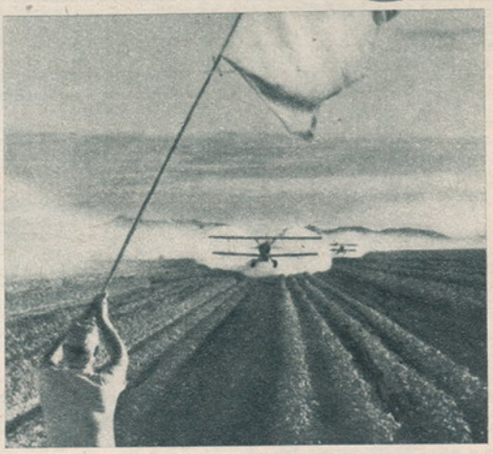
Jak widać, walka o uczestnictwo w Mistrzostwach Świata zaczęła się niezwykle ostro i byłoby nie tylko niesłuszne, ale chyba wręcz niemożliwe snuć na ten temat przedwczesne prognozy.

Kończąc to lakoniczne sprawozdanie życzę wszystkim Akrobatom, by zostali sprawiedliwie sklasyfikowani — zwłaszcza w ostatnich eliminacjach, a wam mili Czytelnicy — byście mogli na własne oczy oglądać tak piękny pokaz kunsztu pilotażu, jaki nam zaprezentowano już w pierwszych eliminacjach w Krośnie.

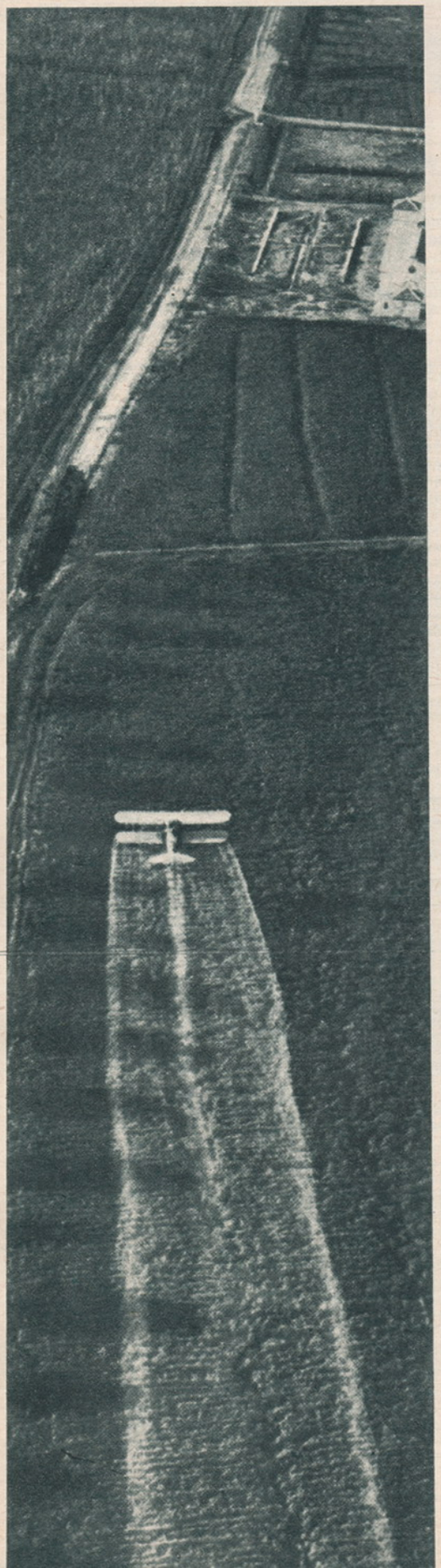
Leżąc, siedząc, stojąc (stoi Stanisław Kasperek) oglądają akrobaci loty swoich kolegów i konkurentów. Warto podpatrzyć „chwyty", powtórzyć wiązankę, porównać ocenę własną z sędziowską.
Foto: J. Pomianowski

Wiązanka nakazana znana	Wiązanka nakazana nieznana	Wiązanka dowolna
1. Kasperek St.	1. Studencki	1. Studencki
2. Kasperek R.	2. Ackerman	2. Kozłowski
3. Kozłowski	3. Mikołajczyk	3. Mikołajczyk
4. Staś	4. Kozłowski	4. Kasperek St.
5. Ackerman	5. Wiland	5. Ackerman
6. Wiland	6. Kasperek R.	6. Kasperek R.
7. Nowakowski	7. Staś	7. Wiland
8. Studencki	8. Kasperek St.	8. Nowakowski
9. Mikołajczyk	9. Nowakowski	9. Staś

Zajęte miejsce	Nazwisko	Suma punktów	Procent p-tów zwycięzcy
1.	Kozłowski	47 467	100
2.	Studencki	47 177	99
3.	Kasperek St.	46 223	97
4.	Mikołajczyk	45 363	95
5.	Ackerman	45 032	94
6.	Kasperek R.	44 981	93
7.	Wiland	41 750	89
8.	Staś	41 174	87
9.	Nowakowski	39 413	83



Wyżej: Polski „Gawron" w służbie rolnictwa węgierskiego. Niżej i z prawej: Fragmenty zabiegów agrolotniczych w Argentynie i w USA.



„STOSOWANIE SAMOLOTÓW W ROLNICTWIE"

KSIĄŻECZKA pod tym tytułem, napisana przez L. Wiśniewskiego, ukazała się w 1965 r. nakładem Państwowego Wydawnictwa Rolniczego i Leśnego w Warszawie. Jest to na pewno wartościowa pozycja dla interesujących się sprawami lotnictwa rolniczego. Zgromadzono w niej — i to jest jej główną wartością — spory zasób materiałów statystycznych zebranych z prac LZUG. Ponadto zawiera próbę teoretycznego określenia wskaźników ekonomicznych stosowania samolotów do prac rolniczych. Szkoda tylko, że dobrym zwyczajem wydawnictw naszych i radzieckich na odwrocie strony tytułowej nie podano, dla kogo praca ta jest przeznaczona. Bowiem, wbrew pozorom, może ona być użyteczna jedynie dla fachowców z dziedziny agrolotniczej.

Czytelnik, po zaznajomieniu się z podanymi tam cyframi ujętymi w 20 tablicach i zobrazowanymi 4 wykresami, dochodzi do ogólnego wniosku, że stosowanie samolotu w rolnictwie jest przede wszystkim bardzo drogie, a uzyskiwane efekty jakoś mało istotne i dość problematyczne. Tego ogólnego wrażenia nie zaciera część pierwsza pracy — opisowa.

Na pewno nie jest łatwe przeprowadzenie jakiegoś obiektywnego porównania ekonomicznego prac agrotechnicznych, dokonywanych przy pomocy samolotów lub urządzeń naziemnych. Sprawę komplikuje zarówno (stosowany u nas powszechnie) wskaźnikowy system rozliczeń ekonomicznych (różny dla różnych instytucji), jak i różny sposób liczenia kosztów godziny pracy ciągnika i samolotu. Dodatkową trudność sprawia dobranie prac wykonywanych w tych samych warunkach przez ciągnik i samolot. Przy porównywaniu opłacalności, pomimo powyższych trudności powinna obowiązywać obiektywność i dokładne omówienie czynników wpływających zarówno ujemnie jak i dodatnio na kształtowanie się kosztów. Tymczasem w książeczce swej L. Wiśniewski przyjmuje szereg wyjściowych wielkości liczbowych, z których obiektywnością trudno się zgodzić. I tak na przykład:

Autor powołuje się w swej pracy (str. 7) na wyniki badań prowadzonych przez mgra B. Karczewskiego z ZOR w Poznaniu na terenie województwa koszalińskiego w 1961 r. Można tu pominąć fakt, że uogólnienie na obszar całego kraju wniosków płynących z doświadczeń tylko jednego województwa musi być prowadzone ostrożnie i z umiarem. Potwierdzają to również dane LZUG, wg których wskaźniki z terenu województwa koszalińskiego są poniżej średnich uzyskiwanych w skali kraju.

Niezrozumiałe jest natomiast, dlaczego L. Wiśniewski przyjmuje w swej pracy tzw. odległość dolotu równą **23,4 km** (przy opylaniu) podczas, kiedy w oficjalnym sprawozdaniu mgra B. Karczewskiego (znajdującym się w Ministerstwie Rolnictwa) odległość ta wynosi **13 do 14 km.** O znacznym wpływie tej wielkości na wydajność samolotu (im odległość dolotu większa, tym wydajność mniejsza) czytamy zresztą na stronie 23 (tablica 3) oraz na stronach 24 i 28.

Dalej, na stronie 43 — autor podaje, że praktyczna wydajność samolotu w 1961 r. wynosiła **64,3** ha/h lotu operacyjnego, a w cytowanym wyżej sprawozdaniu właśnie dla województwa koszalińskiego wielkość ta wynosi **71,8 ha/h** lotu operacyjnego. Dzienna wydajność samolotu podana przez L. Wiśniewskiego wynosi **175** ha, według oficjalnego sprawozdania — **300** ha!

Już kilka tych parametrów, gdyby były przyjęte przez autora, poważnie obniżyłyby ekonomiczne wskaźniki stosowania samolotu.

Tymczasem w dalszych obliczeniach kosztów przyjęte zostały np. różne metody obliczania amortyzacji (jest to najważniejsza pozycja w kosztach), wyraźnie niekorzystne dla samolotu. Wprawdzie autor powołuje się na dane LZUG, ale przy obiektywnej ocenie powinien był zwrócić uwagę na wpływ tej metody na uzyskiwane wyniki analiz. Jeśli do obliczenia amortyzacji samolotu przyjąć właściwą metodę (stosowaną zresztą na całym niemal świecie, a w ogólnych swych zasadach zbliżoną do przyjętej przez autora metody obliczenia amortyzacji urządzeń naziemnych), wtedy koszt godziny lotu wyniesie **1 627,50 zł**, zamiast **2 109,99 zł** (jak w tablicy 10 na stronie 47).

Za to koszty użycia sprzętu naziemnego L. Wiśniewski przyjmuje **niższe** od oficjalnych obowiązujących cen w kraju. Mianowicie, wg tablic z książki: 12, 14, 16 i 18 wynoszą one **10,62 do 70,37** zł/ha, a według cennika — **100 zł** na hektar!

Do niektórych przeliczeń autor przyjmuje dane dotyczące samolotu Jak-12. Jest to o tyle niesłuszne, że samolot ten może jednorazowo zabrać o **40% mniej** chemikaliów niż powszechnie stosowany „Gawron", a to ma poważny wpływ na wydajność i związane z tym koszty.

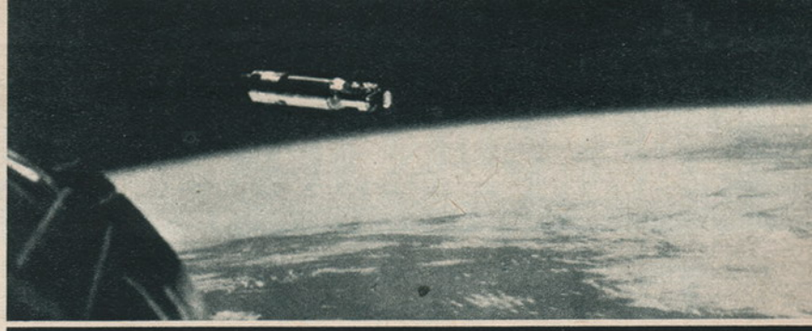
Warto tu jeszcze wspomnieć o tej części pracy L. Wiśniewskiego, w której jest mowa o przykładach organizacji sekcji. Wydaje się, że autor nie wykorzystał tu cennego pomysłu polegającego na próbie określenia ogólnych zasad organizacji zabiegu agrolotniczego. Zamieszczone tam uwagi są jednostronne, mówiące o wymaganiach LZUG w stosunku do usługobiorcy. Brak jest natomiast wymagań, jakie powinien stawiać usługobiorca w stosunku do wykonawcy (LZUG). Dotyczyć one powinny przede wszystkim jakości i terminowości wykonywanych prac. Podane w tej części książeczki przykładowe przeliczenie byłoby bardzo ciekawe i pożyteczne, gdyby nie opierało się na danych wyjściowych, przyjętych niekorzystnie dla samolotu i gdyby warunki terenowe tego przykładu były dokładniej scharakteryzowane i omówione bardziej szczegółowo. Można było na przykładzie kilku wariantów sposobu oblotu pól pokazać wpływ organizacji pracy na wydajność samolotu.

Szkoda wreszcie, że we wstępie autor mówiąc o historii stosowania samolotów w rolnictwie na terenie Polski pominął doświadczenia uzyskane przez PLL „LOT" przy rozsiewie nawozów sztucznych w 1952 r. Z danych uzyskanych wówczas wynikało, że nawet przy stosowaniu samolotów o tak małej wydajności jak Piper (udźwig chemikaliów zaledwie 120 kG, podczas gdy „Gawron" zabiera 500 kG) uzyskane przyrosty plonów z nadwyżką pokryły wyższe nieco koszty nawożenia z powietrza (niż przy użyciu naziemnych siewników ciągnikowych).

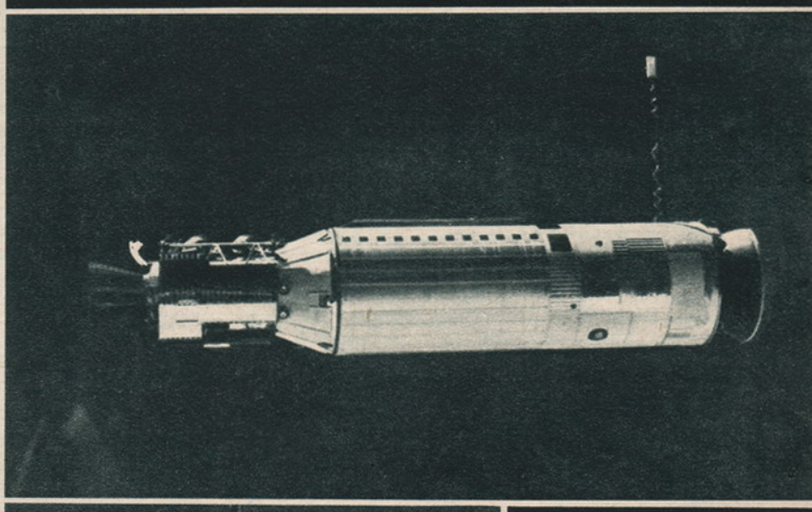
Wydaje się, że ten właśnie wzrost plonów (który znajduje potwierdzenie w doświadczeniach wielu krajów rozwijających lotnictwo rolnicze) jest najistotniejszą korzyścią, jaką czerpie gospodarka narodowa ze stosowania samolotów w rolnictwie.

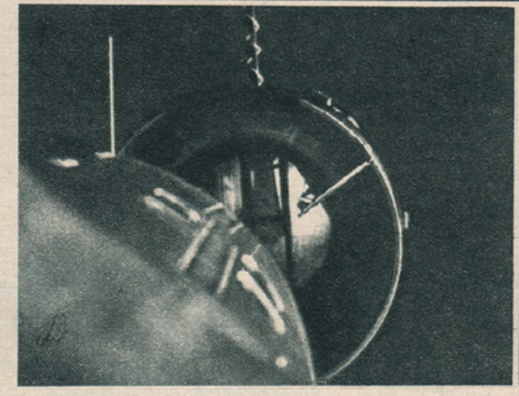
Jeśli wskaźniki ekonomiczne obowiązujące w rozmaitych instytucjach nie wykazują tych korzyści, to tu chyba jest pole do popisu dla ekonomistów, którzy powinni tak ustawić wskaźniki, aby co jest korzystne dla gospodarki narodowej było również korzystne dla poszczególnych PGR-ów.

Inż. FELIKS BORODZIK



SPOTKANIE NA ORBICIE





Oryginalne zdjęcia pokazujące kolejne fazy udanego manewru zbliżeniowego statku „Gemini-8" oraz rakiety-celu „Agena". U góry: Statek zbliża się do rakiety (odległość ok. 64 m). W środku: Rakieta-cel widziana z odległości ok. 15 m. Z lewej ostatnia faza przed połączeniem się obu obiektów kosmicznych. Połączenie było krótkotrwałe, ponieważ wystąpiły zakłócenia stateczności.

PROBLEMY PALIWA I NAWIGACJI

W LOTACH NA KSIĘŻYC

GŁÓWNYM problemem statków kosmicznych jest paliwo. Gdy statek pobiera paliwo na orbicie okołoziemskiej, konstrukcja jego jest o wiele łatwiejsza. Najkorzystniejszym materiałem pędnym jest ciekły wodór oraz jako utleniacz ciekły tlen. Materiały te wymagają jednak odpowiednich silników i opanowania techniki przechowywania ciekłego wodoru. Z tych powodów najnowsze projekty wyprawy statku z załogą nie przewidują bezpośredniej podróży Ziemia — Księżyc, a raczej podróż dwu lub nawet trzyetapową.

Pierwszy etap to wejście na orbitę okołoziemską — najtrudniejszy i wymagający największej ilości paliwa etap wyprawy, który oznacza po prostu osiągnięcie przez statek prędkości krążenia (ok. 8 km/sek). Statek zużywa przy tym całą ilość zabranego z Ziemi paliwa. Na orbitę wchodzi bez żadnego zapasu materiałów pędnych. Dopiero gdy staje się sztucznym satelitą, otrzymuje uzupełnienie paliwa za pomocą małych automatycznych transportowców, które przekazują swój ładunek statkom krążącym na orbicie okołoziemskiej. Przyjęcie ładunku wymagać będzie oczywiście całkowitego opanowania techniki spotkań orbitalnych.

Drugi etap podróży to powiększenie prędkości powyżej „prędkości krążenia" i lot do Księżyca. Należy pamiętać, że start do dalszej podróży z orbity okołoziemskiej nie wymaga tak szybkiego przyrostu prędkości jak to ma miejsce przy starcie z Ziemi. Powiększenie prędkości odbywać się może stopniowo, tak że do drugiego etapu lotu może być użyty silnik o wielokrotnie mniejszej mocy, względnie zupełnie inny — nie chemiczny — rodzaj napędu. Napęd taki (np. jądrowy) byłby niemożliwy przy starcie z Ziemi, który to start wymaga osiągnięcia stosunkowo wielkiej „prędkości krążenia" w ciągu niewielu minut lotu poprzez atmosferę. Korzystne warunki startu (do dalszego lotu) z orbity wynikają oczywiście z posiadanej już przez pojazd prędkości oraz z braku atmosfery.

Zaopatrywanie w paliwo na orbicie pozwoli — przy konwencjonalnym napędzie chemicznym — na sześciokrotne zmniejszenie wielkości (ściśle mówiąc ciągu) rakiety, koniecznej do podróży na Księżyc. Dwuosobowa podróż na Księżyc odbędzie się wtedy, gdy zbudowana zostanie rakieta zdolna unieść z Ziemi wszystkie urządzenia i zapasy paliwa potrzebne do trzech etapów lotu w jedną i w drugą stronę. Jeśli chodzi o Amerykanów, to ich projekt księżycowy „Apollo" oparty jest obecnie o rakietę typu „Saturn", z założeniem zaopatrywania w paliwo na orbicie. Realizacja tego projektu wymaga więc przede wszystkim opanowania techniki spotkań na orbicie, do czego służą m. in. próby z „Gemini".

Trzecim etapem lotu księżycowego będzie podróż z orbity okołoksiężycowej do powierzchni Księżyca. W mniejszym stopniu powtarzają się tutaj korzyści z zaopatrywaniem w paliwo na orbicie okołoziemskiej. Drugi etap podróży kończy się wejściem statku na orbitę okołoksiężycową. Z krążącego na orbicie statku może być wysłany pojazd, który zawiezie kosmonautów na powierzchnię Księżyca, po czym wyniesie ich z powrotem do statku na orbitę. Bardziej praktyczna wydaje się jednak odmiana tego projektu, polegająca na pozostawieniu na orbicie okołoksiężycowej jedynie zapasu paliwa potrzebnego na drogę powrotną. Cały zaś statek (tylko z paliwem potrzebnym na zejście i powrót na orbitę) wyląduje na Księżycu. Oszczędność jest tutaj oczywista; nie trzeba mozolnie „zwozić w dół" całego paliwa potrzebnego na powrót (to jest na lot od orbity okołoksiężycowej) i również mozolnie „wywozić" go i przyśpieszać do księżycowej prędkości orbitalnej. Jest to więc oszczędność w zużyciu paliwa na zbytecznym transportowaniu tam i z powrotem masy paliwa przeznaczonego na powrót.

Ciekły wodór i tlen będzie zastosowany przede wszystkim w końcowych stopniach rakiety. Natomiast inne człony rakiety napędzane będą prawdopodobnie konwencjonalnym silnikiem. Projekt zakłada, że przy starannej konstrukcji pojazdu i odpowiedniej izolacji zbiorników ciekły tlen i wodór można będzie magazynować na Księżycu przez czas postoju statku.

W drodze na Księżyc rozróżniamy trzy etapy kierowania: początkowy — przyziemny, środkowy — lotu bezwładnego i końcowy — przyksiężycowy. We wszystkich trzech etapach (i w obu kierunkach) możliwe będzie kierowanie automatyczne lub przez załogę. Pierwsza rakieta, która wyląduje na Księżycu, będzie prawdopodobnie automatycznym pojazdem „zapasowym". Rakieta po „zameldowaniu" przez radio gotowości powrotu na Ziemię stanowić będzie rezerwę dla późniejszego pojazdu z załogą. Umożliwi ona bezpieczny powrót nawet w razie uszkodzenia rakiety z załogą.

W etapie początkowym, to jest od chwili startu do uzyskania prędkości ucieczki — pracować będzie inercyjny układ kierujący. W czasie lotu bezwładnego, to jest w etapie środkowym, kierowanie odbywać się będzie za pomocą sygnałów radiowych z Ziemi; pozwolą one na kierowanie pojazdem, utrzymując go na trajektorii prowadzącej do Księżyca z dokładnością do 50 km.

Etap końcowy obejmuje zbliżenie się do Księżyca oraz samo lądowanie. Manewry te wykona automatyczne urządzenie kierujące, znajdujące się na pokładzie pojazdu. Automat będzie korzystać z latarni radiowych umieszczonych uprzednio na Księżycu oraz mierzyć wysokość oraz prędkość pojazdu w stosunku do powierzchni globu księżycowego metodą optyczną i radarową. W razie potrzeby kosmonauta skoryguje działanie automatycznej aparatury kierującej. W etapie początkowym kierowanie będzie jednak z zasady wyłącznie automatyczne. Natomiast w etapie środkowym kosmonauta będzie miał możliwość obliczania odległości na podstawie optycznej obserwacji tarczy księżycowej i korygowania lotu. Rola człowieka będzie również istotna w etapie końcowym, to jest podczas lądowania.

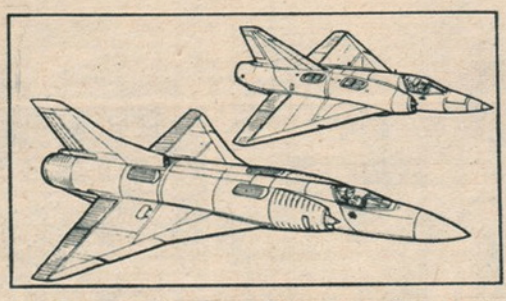
Start z powierzchni Księżyca do podróży powrotnej odbędzie się przy pomocy układu bezwładnościowego, nastawionego przez kosmonautę na podstawie obserwacji optycznych gwiazd i Ziemi. Odpowiednia trasa powrotna utrzymana zostanie przez obserwację optyczną z pojazdu oraz za pomocą sygnałów radiowych z Ziemi. W czasie wejścia w atmosferę pojazd kierowany będzie w ten sposób, aby zmniejszenie prędkości odbywało się według ustalonego programu i lądowanie nastąpiło w odpowiednim miejscu.

W ostatniej fazie powrotu, to jest od chwili wejścia w atmosferę, pojazd kierowany będzie z Ziemi, a po pierwszym okresie zahamowania — przy pomocy stacji radarowych znajdujących się na obszarze lądowania.

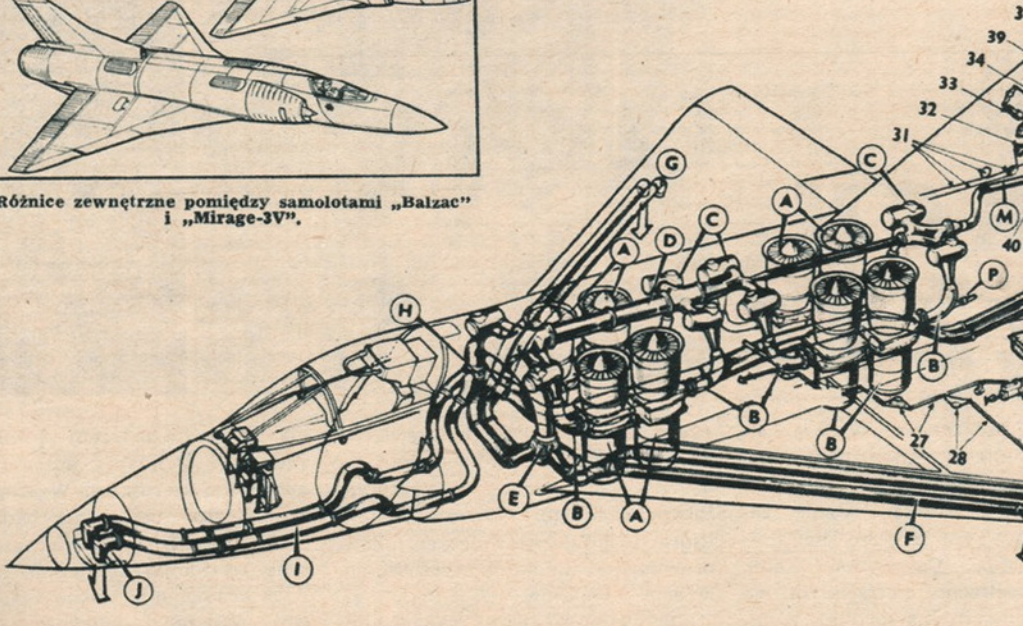
Mgr inż. JANUSZ THOR

FRANCUSKIE PIONOWZLOTY

PROGRAM budowy naddźwiękowego myśliwca pionowego startu i lądowania, noszącego oznaczenie „Mirage-3V", realizowany jest we Francji przez znaną wytwórnię Generale Aéronautique Marcel Dassault. Prace rozpoczęto w 1960 r., a całość ich została podzielona na dwa zasadnicze etapy. Pierwszy z tych etapów, który obecnie został już prawie zakończony, dotyczył prac związanych z opracowaniem doświadczalnego prototypu oznaczonego „Balzac". Prototyp ten zbudowano głównie dla przeprowadzenia prób w locie zespołu napędowego, jak również dla przebadania systemu sterowania używanego podczas pionowego startu i lądowania oraz w warunkach lotu do przodu z małymi prędkościami. Ponadto miał on również posłużyć do przeprowadzenia prób w locie z innymi elementami wyposażenia, które przewidywane były dla prototypu przeznaczonego do produkcji seryjnej. Natomiast drugi etap, który jest obecnie realizowany, obejmuje całokształt prac związanych z opracowaniem prototypu przeznaczonego do produkcji seryjnej i przeprowadzenie badań w locie. Pierwszy lot prototypu doświadczalnego „Balzac" odbył się 13 października 1962 r., a zasadnicze próby w locie zakończono w lipcu 1963 r. Od tego czasu przeprowadzane są z nim próby zastosowań operacyjnych w różnych warunkach terenowych. W 1965 r. zakończony został montaż prototypu przeznaczonego do produkcji seryjnej i przystąpiono do prób w locie. Prototyp ten, oznaczony „Mirage-3V", wykonał pierwszy lot w dniu 12 lutego 1965. Po zapoznaniu się z tymi datami można się przekonać, że tempo realizacji programu „Mirage-3V" (w porównaniu z analogicznymi opracowaniami prowadzonymi przez inne wytwórnie) jest bardzo szybkie. Duże znaczenie w tym względzie należy przypisać m.in. możliwości korzystania z już istniejących dość bogatych doświadczeń zdobytych w pionierskim okresie rozwiązywania podstawowych zagadnień dotyczących pionowego startu i lądowania, jak również samej metodzie przyjętej w trakcie rea-



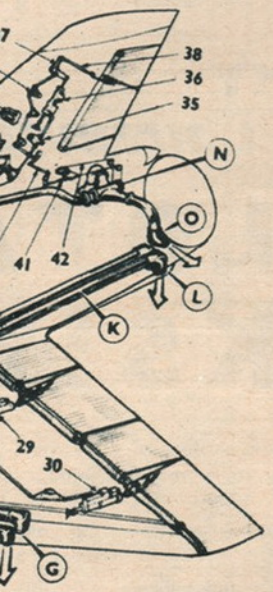
Różnice zewnętrzne pomiędzy samolotami „Balzac" i „Mirage-3V".



Prototyp doświadczalny „Balzac" w momencie startu.

„BALZAC" „MIRAGE – 3V"

Prototyp myśliwca „Mirage-3V". Zakres jego prędkości lotu ma wynosić od 0 do 2 100 km/h.



Schemat układu sterowania strumieniowego samolotu „Balzac": A — zespół silników nośnych. B — Przewody pobierania sprężonego powietrza ze sprężarek silników nośnych. C — Zawory odprowadzania sprężonego powietrza do atmosfery. D — kolektor. E — Rozdzielacz powietrza do sterowania poprzecznego (przechylaniem). F — Przewody sterowania poprzecznego. G — Dysze sterowania poprzecznego. H — Rozdzielacz powietrza do sterowania podłużnego (pochylaniem). I — Przewody sterowania podłużnego. J — Przednie dysze sterowania podłużnego. K — Przewody sterowania podłużnego. L — Tylne dysze sterowania podłużnego. M — Przewód sterowania kierunkowego (odchyleniem). N — Rozdzielacz powietrza do sterowania kierunkowego. O — Dysza sterowania kierunkowego. P — Odprowadzenie powietrza do napędu turbopomp. Oznaczenia cyfrowe dotyczą układu sterowania klasycznego.

Prototyp doświadczalny „Balzac" jest dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej w układzie czystej delty. Pod względem wyglądu zewnętrznego różni się on nieznacznie od myśliwca „Mirage-III", który stanowił punkt wyjścia. Z zewnętrznie widocznych zmian dają się zauważyć zamykane żaluzjami wloty powietrza i otwory wylotowe silników nośnych oraz podwozie zmienionej konstrukcji. Układ podwozia nie uległ zmianie. Pozostało ono nadal trójgoleniowe z kołem przednim. Zasadniczą różnicą jest zaniechanie wciągania podwozia podczas lotu, wyposażenie głównych jego goleni w koła bliźniacze oraz wzmocnienie tych goleni bocznymi zastrzałami.

Normalne usterzenie aerodynamiczne — stery wysokości i kierunku oraz lotki, które posiada omawiany prototyp doświadczalny, skuteczne jest dopiero po osiągnięciu pewnej prędkości w locie do przodu. Dla zapewnienia możliwości sterowania pionowzlotem podczas szczególnych faz lotu, został on wyposażony we wspomniany już strumieniowy układ sterowania. Układ ten przedstawiony schematycznie na rysunku składa się z 10 dysz, przez które wylatuje sprężone powietrze, dając siłę odrzutu o regulowanej wielkości. Powietrze pobierane jest ze sprężarek silników nośnych i kierowane specjalnymi przewodami do odpowiednich dysz wylotowych. Sterowanie pochylaniem (obrót wokół osi poprzecznej) odbywa się za pośrednictwem dwóch par dysz skierowanych wylotami do dołu, które są rozmieszczone w nosku kadłuba oraz pod jego częścią tylną. Sterowanie przechylaniem (obrót wokół osi podłużnej) dokonywane jest również poprzez dwie pary dysz skierowanych wylotami do dołu, ale znajdujących się w skrzydłach. Natomiast sterowanie odchylaniem (obrót wokół osi pionowej) zapewniają dwie pojedyncze dysze umieszczone z obu stron tylnej części kadłuba. Otwory wylotowe tych dysz skierowane są w przeciwnych kierunkach. Tak więc powietrze wypływając przednią parą dysz kadłuba powoduje unoszenie jego przodu ku górze; wypływając tylną parą dysz — daje efekt przeciwny. Podczas wypływu powietrza poprzez parę dysz umieszczonych na lewym skrzydle uzyskuje się przechył na prawe skrzydło, a przy przepływie powietrza przez dysze prawego skrzydła — przechył na lewe. Natomiast wypływ powietrza z dyszy umieszczonej z lewej strony tylnej części kadłuba daje odchylenie tyłu kadłuba w prawo, a praca dyszy przeciwległej daje efekt odwrotny.

W uzupełnieniu podajemy dane techniczne prototypu doświadczalnego „Balzac".

Wymiary: Rozpiętość — 8,90 m, długość — 16,50 m, wysokość — 4,25 m, pow. nośna — 29,80 m².

Ciężary: Ciężar własny — 4 835 kG, ciężar całkowity — 6 100 kG.

Prototyp seryjnego myśliwca pionowego startu i lądowania „Mirage-3V" pod względem ogólnego układu niczym się nie różni od prototypu doświadczalnego „Balzac". Zasadnicze zmiany dotyczą natomiast zespołu napędowego, które wprowadzone zostały w wyniku zwiększenia ciężaru całkowitego oraz dla spełnienia warunku uzyskania prędkości maksymalnej odpowiadającej M=2. Wzrost ciężaru prototypu „Mirage-3V" (w porównaniu z doświadczalnym prototypem „Balzac") podyktowany został koniecznością zwiększenia zapasu paliwa niezbędnego dla zapewnienia odpowiedniego zasięgu (przy zwiększonym jego zapotrzebowaniu przez silnik marszowy o znacznie większym ciągu). Do napędu w locie do przodu użyty został turbinowy silnik odrzutowy SNECMA TF-106, którego ciąg z dopalaniem wynosi 9 000 kG. Liczba silników nośnych nie uległa zmianie, zastosowano tylko nowszy typ, a mianowicie Rolls-Royce RB-162, który daje dwukrotnie większy ciąg w porównaniu z silnikiem RB-108. Prototyp „Mirage-3V" jest prawie dwukrotnie cięższy od prototypu doświadczalnego „Balzac"; jego ciężar całkowity wynosi około 12 000 kG. Posiada on rozpiętość — 9,14 m oraz długość — 18,29 m.

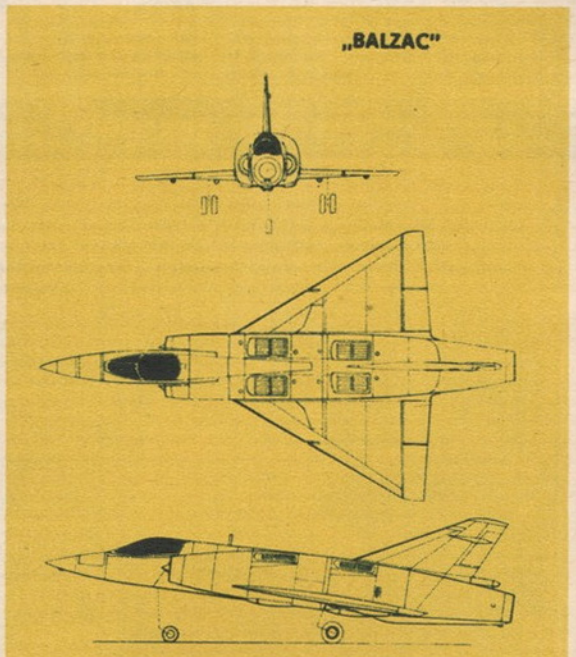
Mgr inż. ADLOF JARCZYK
Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI

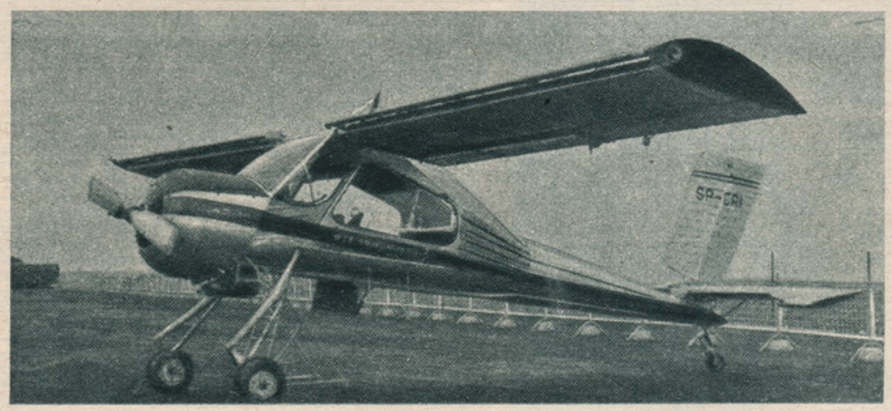
lizacji programu. Otóż koncepcję opracowania omawianego pionowzlotu oparto na możliwości wykorzystania płatowca od istniejącego samolotu klasycznego i wyposażeniu go w odpowiedni zespół napędowy oraz układ sterowania niezbędny podczas wykonywania szczególnych faz lotu.

Wspomniany już prototyp doświadczalny „Balzac" jest adaptacją klasycznego myśliwca naddźwiękowego „Mirage-III", który został wyposażony w dodatkowy zespół 8 turbinowych silników odrzutowych Rolls-Royce RB-108. Silniki te zabudowane zostały w środkowej części kadłuba, gdzie uprzednio mieściły się zbiorniki paliwa samolotu „Mirage-III". W tej części wnętrza kadłuba wygospodarowano jeszcze miejsce dla zabudowy zbiorników paliwowych o pojemności 1 600 litrów, co zapewnia prototypowi „Balzac" wykonanie 12-minutowego zawisu lub 20-minutowego lotu do przodu, przy pionowym starcie i lądowaniu.

Zespół tych 8 turbinowych silników odrzutowych daje ciąg skierowany pionowo, którego sumaryczna wielkość wynosząca 7 200 kG, jest większa od ciężaru startowego prototypu „Balzac" o około 900 kG. Służą one jedynie do wytwarzania niezbędnego ciągu w warunkach pionowego startu i lądowania oraz zasilają sprężonym powietrzem strumieniowy układ sterowania, o którym będzie jeszcze wzmianka poniżej. Natomiast napęd w locie do przodu stanowi oddzielny turbinowy silnik odrzutowy Bristol Siddeley „Orpheus" o ciągu 2 200 kG, który zabudowany jest w tylnej części kadłuba. Taki podział funkcji między poszczególne jednostki napędowe, mimo pozornej rozrzutności (w sensie „wożenia" pokaźnej liczby niepracujących silników) posiada jednak szereg zalet, które zadecydowały o tym, iż tego rodzaju zespoły napędowe stosowane są również w innych współcześnie opracowywanych pionowzlotach. Jedną z głównych zalet jest możliwość optymalnego doboru rodzaju silnika dla znacznie różniących się między sobą warunków pionowego startu i lądowania oraz warunków lotu poziomego. Otóż dobór zespołu napędowego pionowzlotu stanowi poważny problem do rozwiązania, ponieważ ciąg niezbędny podczas pionowego startu i lądowania jest na ogół kilkakrotnie większy w porównaniu z wielkością ciągu niezbędnego w locie poziomym. Wynika stąd bardzo przykra konieczność dużego dławienia mocy podczas lotu do przodu. Problem ten rozwiązywany jest różnymi sposobami i jednym z nich jest właśnie stosowanie oddzielnej grupy tzw. silników nośnych, jak to ma miejsce w przypadku omawianego prototypu doświadczalnego „Balzac". Ważnym czynnikiem stanowiącym zaletę takiego układu zespołu napędowego są również względy bezpieczeństwa lotu podczas pionowego startu i lądowania, ponieważ wypadnięcie z pracy jednego z wielu pracujących silników umożliwia jeszcze bezpieczne lądowanie.

Ponieważ ten rodzaj turbinowych silników odrzutowych opracowany został wyłącznie dla pionowzlotów i stanowi niemałe osiągnięcie techniki lotniczej ostatnich lat, celowe będzie poświęcenie kilku słów na ich omówienie. Ponieważ silniki nośne wykorzystywane są tylko podczas krótkotrwałej fazy lotu (jaką jest start i lądowanie), a w pozostałych fazach stanowią bezużyteczny ciężar, który powoduje np. zmniejszenie udźwigu lub zasięgu przez zabranie mniejszej ilości paliwa — dlatego wymaga się od nich wyjątkowo dużego stosunku ciągu do ciężaru, małych wymiarów, a także niskich kosztów wytwarzania. Wspomniane już uprzednio względy bezpieczeństwa narzucają jeszcze jeden równie istotny warunek, a mianowicie wysoki stopień niezawodności pracy. Spełnienie tych trudnych wymagań staje się możliwe dzięki temu, że silniki nośne pracują w bardzo ograniczonym zakresie prędkości i wysokości lotu, a praca ich jest krótkotrwała. W jednym locie czas ich pracy wynosi dwa razy po 30—40 sek. (jeżeli pionowzlot nie wykonuje dłużej trwającego zawisu). Na rysunku pokazano konstrukcję takiego silnika, oznaczonego RB-162, który jest obecnie produkowany w Anglii. Posiada on rzeczywiście mały ciężar — zaledwie 125 kG, w porównaniu z ciągiem, równym 2 000 kG. Wielkości te są wyrażone stosunkiem ciągu do ciężaru jak 16:1, który w porównaniu z analogicznymi wskaźnikami współcześnie produkowanych turbinowych silników odrzutowych (nawet o bardzo dużych ciągach) jest kilkakrotnie większy. Należy zaznaczyć, że silnik RB-162 jest dalszą ulepszoną wersją wspomnianego już uprzednio silnika RB-108, który przy takim samym prawie ciężarze daje ciąg dwukrotnie mniejszy.





NOWA „WILGA" W HANOWERZE

PO raz szósty odbyły się w Hanowerze (NRF), w dniach od 28 kwietnia do 8 maja br., tzw. Targi, a właściwie — Salon Lotniczy. Organizatorem tej rozwijającej się z roku na rok imprezy było Federalne Stowarzyszenie Niemieckiego Przemysłu Lotniczego i Astronautycznego.

Wystawa sprzętu lotniczego odbyła się na hanowerskim lotnisku Langenhagen. Jako wystawcy wystąpiły firmy z 14 krajów, przy czym liczbę tych firm określa się na 270. Oczywiście — najliczniej eksponowały swe wyroby firmy zachodnioniemieckie. Na drugim miejscu znaleźli się wystawcy z Francji, potem z Anglii, Szwecji, Włoch, Szwajcarii, Belgii itd. Spośród gości zamorskich najliczniej reprezentowane były USA, potem Kanada i Japonia. Przemysł państw socjalistycznych reprezentowany był, oprócz Czechosłowacji, przez polską „Wilgę" i „Fokę".

Powyżej zamieszczamy zdjęcie polskiego samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga", wykonane na terenie lotniska w Hanowerze.

Z obrad COSPAR

Prof. A. Błagonrawow, kierownik delegacji ZSRR na konferencję COSPAR (komitetu badania przestrzeni kosmicznej), dał do zrozumienia, że radziecki program kosmonautyczny ma obecnie dwa główne cele: wysłanie człowieka na Księżyc i umieszczenie laboratorium naukowego na orbicie ziemskiej.

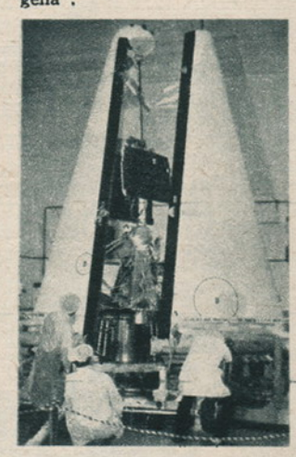
Błagonrawow zapytany, czy ZSRR zamierza umieścić człowieka na Księżycu, odparł: „Gdybym powiedział wam, że nie przygotowujemy wyprawy księżycowej, to i tak byście mi nie uwierzyli".

Z kolei szef delegacji amerykańskiej dr Porter oświadczył, że uczeni amerykańscy zamierzają w roku bieżącym i w 1967 wysłać następne satelity meteorologiczne typu „Nimbus", kilka mikroksiężyców „Explorer", dalsze załogowe statki kosmiczne „Gemini" i sztuczne planetoidy nowej serii „Pioneer".

Konferencja COSPAR rozpoczęła się 11 maja. Uczestniczyło w niej 450 naukowców z 34 krajów.

Małpa-astronauta

Na początku przyszłego roku USA wyślą w przestrzeń kosmiczną małpę na okres jednego miesiąca. Małpa o ciężarze 6,8 kG umieszczona zostanie w zasobniku rakiety „Thor-Agena".



Sonda księżycowa „Surveyor" (USA), przygotowywana do startu w zasobniku, który uniesie nowa rakieta „Atlas-Centaur".

Plon wyprawy „ŁUNY-9"

Uczeni radzieccy przedstawili na konferencji COSPAR w Wiedniu komplet zdjęć powierzchni Księżyca, przekazanych na Ziemię przez stację automatyczną „Łuna-9" — wśród nich obrazy dotychczas nie publikowane. Delegacja radziecka na konferencję przywiozła z sobą egzemplarze nowej, właśnie wydanej książki „Pierwsze zdjęcia panoramiczne powierzchni Księżyca", zawierającej wyniki obserwacji wykonanych przy pomocy „Łuny-9". W książce zamieszczono trzy zestawy zdjęć, pokazujących panoramę powierzchni Księżyca przy różnych wysokościach Słońca nad horyzontem. Każdy zestaw jest rozbity na 22 fragmenty. Książka zawiera ponadto plan topograficzny miejsca gdzie osiadła „Łuna-9". Poza tym opisano wstępne wyniki analizy informacji odebranych z „Łuny-9". W trakcie konferencji odbyło się nieoficjalne spotkanie dwóch kolegiów redakcyjnych, amerykańskiego i radzieckiego, które mają przygotować wspólną publikację „Biologia i medycyna kosmiczna".

„Nimbus-2"

Dnia 15 maja z bazy im. Vandenberga przy pomocy rakiety „Thor-Agena" wprowadzono na orbitę ziemską satelitę meteorologicznego „Nimbus-2". Tegoż dnia odebrano z pokładu satelity pierwsze zdjęcia chmur. Orbita satelity 1 167/1 105 km zbliżona jest do koła. W ciągu doby „Nimbus-2" wykonuje około trzech tysięcy zdjęć i przekazuje je 150 stacjom naziemnym w 27 krajach. Czas obiegu satelity wokół Ziemi wynosi 108 minut. Warto przypomnieć, że w 1964 roku wystartował „Nimbus-1", który w ciągu miesiąca przekazał 227 tysięcy zdjęć.

„Przyślijcie pieniążki..."

„MYSLICIE zapewne tak: największa i najbogatsza na świecie demokracja musi chyba mieć daleko zaawansowane plany odniesienia całkowitego sukcesu na moskiewskich mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej. Jesteście przekonani, że Stany Zjednoczone wyselekcjonowały już reprezentację, wypróbowały ją, zapewniły jej finansowe „tyły" itd.

Hm, niezupełnie".

Tak się zaczyna rozważanie, jakie w kwietniowym numerze amerykańskiego miesięcznika „Flying" snuje jego autor na temat amerykańskich przygotowań do zbliżających się (sierpień br.) mistrzostw świata w Moskwie. Jak wynika z artykułu, termin 1 kwietnia wyznaczony przez organizatorów mistrzostw dla przysłania imiennego wykazu uczestników wielkiego turnieju, postawił formalnie na głowie plany ACA — Amerykańskiego Klubu Akrobacyjnego — odnośnie przeprowadzenia eliminacji i wyboru ekipy. Nie było już na to czasu. W tej sytuacji władze ACA, zmuszone do szybkiej akcji, rozejrzały się za kandydatami, którzy by już mogli być godni wyboru na reprezentantów USA. Znaleziono takich siedmiu. Oto ich nazwiska: Harold Krier („Chipmunk"), Charlie Hillard („Krier"), Lindsay Parsons („Pitts"), Bob Herendeen („Pitts"), Rod Jocelyn („Jungmeister"), Frank Price („Jungmeister"), Bob Nance (Zlin). A co z kobietami? „Piękny pomysł, ale nie do zrealizowania" — pisze autor.

Teraz sprawa funduszów:

„ACA czyniło bohaterskie niemal próby zdobycia pieniędzy. Próby te rozbiły się o kompletną obojętność tzw. szarego człowieka, czyli społeczeństwa. Toteż, wielce szanowny i szlachetny Czytelniku, jeśli chciałbyć uczestniczyć w tym pięknym dziele, prześlij pieniążki pod adresem Aerobatic Club of America, a z pewnością przyczynią się one do pokrycia kosztów wysłania amerykańskiej reprezentacji do Moskwy".

Szczerość tego artykuliku jest... Nie, nie napiszę: przerażająca, symptomatyczna czy jakoś w tym sensie. To nie miałoby właściwie sensu. Szczerość ta jest nawet sympatyczna. Pokazuje ona poza tym wielu spośród naszych sportowców lotniczych, przyzwyczajonym od dawna do szerokiego czerpania z zasobów dużo biedniejszego od USA państwa, z jakimi trudnościami muszą walczyć sportowcy na (bogatym przecież) Zachodzie, aby zmontować niewielką stosunkowo reprezentację swego kraju na mistrzostwa świata. Tak, tak, tam państwo nie płaci za takie imprezy. Chcecie jechać? To płaćcie sami!

(z)

Ten ma pomysły!

Zdjęcia z tzw. lotu ptaka można robić również w ten oto sposób, jaki zademonstrował londyński reporter John Barry: stojąc na górnym płacie „Tiger-Moth'a" (bezpieczeństwo jest zapewnione przez mocne przypasanie do specjalnie skonstruowanego stojaka). Zdjęcie to zostało dokonane z kabiny samolotu Piper „Super-Cub", lecącego równolegle z „Moth'em".

SPORT SAMOLOTOWY

● **W dniach 28—29 maja br.** aeroklub w Hildesheim (NRF) zorganizował 4 Międzynarodowy Zlot Gwiaździsty pilotów sportowych i turystycznych. Ciekawostkę stanowi jedna z nagród przewidzianych dla uczestników zlotu — jest nią nagroda dla najlepszej załogi będącej rodziną.

● **Aeroklub** w Bern (Szwajcaria) organizuje w dniach 10. VI.—14. VI. br. Międzynarodowy Rajd pod nazwą „Rendez-vous Świata w Bern". Program rajdu przewiduje m. in. konkurencje nawigacyjne połączone z odnajdywaniem obiektów w terenie oraz regularnością lotu i lądowaniami docelowymi, jak również szereg imprez rozrywkowych.

● **Wassmer** WA-50 jest pierwszym na świecie samolotem turystyczno-sportowym, zbudowanym całkowicie z mas plastycznych. Oblatania samolotu dokonał 18 marca br. pilot doświadczalny Gerard Tahon. Lot trwał 45 minut i potwierdził wszystkie założenia konstruktora, którym jest inż. Collard. Pomysł zbudowania tego rodzaju samolotu powstał w r. 1962.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Hans Bergmann** jest pierwszym szwajcarskim skoczkiem spadochronowym, który zdobył najwyższą odznakę spadochronową: G (złotą z trzema diamentami). Wykonał on m. in. pięć skoków z 60-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu (z wysokości 3 600 m) oraz różnego rodzaju skoki nocne i na wodę. 32-letni Bergmann ma już na swym koncie ponad 500 skoków.

● **Mistrzem** spadochronowym Włoch został Enrico Valseechi, członek Squadra Paracadutistica Ticinese przy Aeroklubie Szwajcarii.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Z okazji** 20-lecia podjęcia na nowo stosunków dyplomatycznych między Szwajcarią i Związkiem Radzieckim podano w Moskwie oficjalnie do wiadomości, że w niedalekiej przyszłości rozpoczną się rozmowy między obu krajami w sprawie uruchomienia komunikacji lotniczej.

● **Austriackie** linie lotnicze AUA otrzymały dwa pierwsze, zamówione w Anglii, samoloty turbośmigłowe Hawker Siddeley-748.

● **„Deutsche** Lufthansa" (NRF) uruchomiła w dniu 16.IV. br. regularny szlak, który połączył Frankfurt n.M z Pragą. Jest to pierwsze połączenie lotnicze z krajami socjalistycznymi, uruchomione przez zachodnioniemieckie towarzystwo.

● **W Paryżu** trwały rokowy siedmioosobowej delegacji specjalistów chińskich, z zastępcą dyrektora naczelnego lotnictwa cywilnego ChRL — Chen Tu na czele, ze stroną francuską w sprawie zapewnienia przez „Air France" połączenia lotniczego Paryż — Szanghaj, z możliwością jego przedłużenia do Pekinu. Byłoby to pierwsze bezpośrednie połączenie lotnicze między ChRL i mocarstwem zachodnim.

● **W zakładach** Boeing buduje się nowy samolot Boeing-747, który będzie mógł zabrać 490 pasażerów w klasie ekonomicznej lub 378 w klasie pierwszej. W wersji towarowej samolot będzie mógł zabrać ładunek o ciężarze 100 ton.

Pomocnik instruktora

INSTRUKTOR zajęć politechnicznych, w tym modelarskich, nie ma jak dotąd specjalnego podręcznika-przewodnika. Potrzebne materiały gromadzić musi z wielu książek, dostępnych jedynie w bibliotekach i z aktualnych czasopism. Sztuka gromadzenia, a właściwie szukania materiału, jest umiejętnością niełatwą i na pewno wygodniej byłoby zajrzeć do podręcznej książki.

Zanim jednak zostanie napisany taki uniwersalny podręcznik, materiałów trzeba szukać wszędzie, gdzie tylko można. Niedawno pisałem o trudnościach organizowania zajęć w klubach młodych astronautów i braku wystudiowanych form. I oto na ostatnim kiermaszu książek wpadła mi w ręce praca Zygmunta Dąbrowskiego pod tytułem CZAS WOLNY DZIECI I MŁODZIEŻY, wydana przez PZWS w ramach „Biblioteki Nauczyciela".

Dąbrowski, jeden z pedagogów blisko związany z pracami pozaszkolnymi dzieci i młodzieży, szczególnie w środowisku harcerskim, zajmuje się w swej książce ważnym współcześnie zagadnieniem tak zwanego wolnego czasu. Jak wiadomo, istnieje w Polsce sieć placówek wychowania pozaszkolnego, która składa się — cytuję za autorem omawianej książki — z 2 pałaców młodzieży, 13 młodzieżowych domów kultury około 100 domów kultury dzieci i młodzieży oraz 500 ogrodów jordanowskich i 638 placów zabaw. W placówkach tych działa ponad 10 000 rozmaitych kół i zespołów skupiających około ćwierć miliona młodzieży. Stanowi to niewielki odsetek uczniów szkół podstawowych i średnich. Liczniejsze są koła zainteresowań organizowane w szkołach. Średnio na 1000 klas przypadają 534 różne koła lub zespoły. Autor wymienia ponadto Aeroklub PRL i LOK, informując o pracach tam prowadzonych w zakresie modelarstwa.

Ale wróćmy do astronautyki. Okazuje się, że i ten temat czasem wydrwiwany i niedoceniany przez niektórych naszych działaczy lotniczych znajduje poczesne miejsce w pracach pozaszkolnych, aprobowanych przez Min. Oświaty, czego przykładem mogą być fragmenty zabaw opisane w pracy Dąbrowskiego. Są tu przykłady dobrej roboty w klubach podwórkowych, jak budowa modelu rakiety startującej z wyrzutni gumowej i wskazówki zorganizowania ciekawego „balu księżycowego", na którym sprawdzane są astronautyczne umiejętności uczestników.

Również i modelarstwo lotnicze uznane jest przez autora za zabawę o najwyższej atrakcyjności. Właśnie od budowy i pokazów modeli latających (szybowców kartonowych, latawców lub prostych rakiet) proponuje autor rozpoczynać pierwsze imprezy podwórkowe mające zachęcić dzieci do dalszej, zorganizowanej zabawy i na pewno jakiejś nauki. Wydaje się, że pewne myśli rzucone przez autora omawianej książki można by rozbudować, dodając wypróbowane formy zaczerpnięte z zajęć małego lotnictwa organizowanych przez APRL. Ale to już zagadnienie odrębne, możliwe do zrealizowania przy bliższej współpracy władz oświatowych i lotnictwa sportowego.

A oto tytuły rozdziałów książki, którą gorąco polecić można każdemu prowadzącemu zajęcia z dziećmi i młodzieżą. Rola czasu wolnego w dążeniu do pełnego i harmonijnego życia ● Postęp społeczno-gospodarczy rozszerza krąg ludzi dysponujących wolnym czasem ● Potrzeby i możliwości młodego pokolenia ● Nauczyciel kluczowym ogniwem ● Potrzeba racjonalnego rytmu i własnego planu ● W domu rodzinnym ● Na podwórku i placówce pozaszkolnej ● W organizacji młodzieży, na kolonii i obozie ● Na wsi ● Kilka przykładów dobrej zabawy.

Tytuły te orientują już z grubsza o rodzaju książki, która dotyka spraw zarówno teoretycznych, z większą jednak przewagą doświadczeń praktycznych. I to też jest jej zaletą, gdyż staje się bardziej strawna, dostępna dla instruktora bez specjalnego pedagogicznego przygotowania. Streszczając: warto poprosić o poradę takiego pomocnika, jakim jest omawiana książka.

Przystępna cena (18 zł) i staranna szata graficzna uzupełniają jej walory treściowe.

PAWEŁ ELSZTEIN

Eliminacyjne zawody modeli zdalnie kierowanych w Gdańsku

W dniu 15 maja 1966 r. w Gdańsku przeprowadzone zostały pierwsze eliminacje do Mistrzostw Polski, w klasie modeli zdalnie kierowanych z napędem silnikowym. Na starcie stanęło 8 zawodników. Pierwsze spotkanie radiomodelarzy nie przyniosło żadnych rewelacji, tak w modelach jak i wykonywaniu figur. Dał się zauważyć wyraźny brak treningu, co jest zresztą umotywowane późnym rozpoczęciem sezonu. Duże umiejętności pilotażowe i przygotowanie modelu zademonstrował Sylwester Kujawa w klasie modeli akrobacyjnych i Józef Kurzawski w klasie modeli sterowanych w jednej płaszczyźnie. Uzyskano następujące wyniki sportowe:

Klasa F3 A (modele akrobacyjne): 1. Sylwester Kujawa, Aer. Poznański — 1583 pkt. (suma wyników dwóch lepszych lotów), 2. Jan Bury, Aer. Poznański — 538 pkt. 3. Eugeniusz Wielgoszewski, Aer. Gdański — 110 pkt, Rajmund Mager, Aer. Gdański — 0 pkt.

Klasa F3 C (modele sterowane w jednej płaszczyźnie): 1. Józef Kurzawski, Aer. Gdański — 542 pkt., 2. Ireneusz Segała, Aer. Warszawski — 490 pkt., 3. Ryszard Pyrz, Aer. Gdański — 320 pkt., 4. Eugeniusz Ren, Aer. Poznański — 44 pkt.

E. O.

IV Zawody Modeli Latających o „Statuę Górnika"

W dniu 15 maja 1966 r. na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego rozegrane zostały Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Na starcie stanęło ogółem 178 zawodników, w tym 102 w klasie modeli szybowców i po 38 w gumówkach oraz silnikówkach. Główną nagrodą była statua górnika, wykonana z bryły węgla i ufundowana przez dyrekcję kopalni „Gliwice". Główną nagrodę zdobył reprezentant Aeroklubu Białostockiego, Kazimierz Łapiński, wynikiem 900 + 145 pkt. Po raz pierwszy w historii zawodów zaszła konieczność wykonania szóstego lotu w ramach dogrywki o główną nagrodę, gdyż trzech zawodników uzyskało maksymalne wyniki w konkursie: Łapiński w gumówkach i Zdzisław Gębicki oraz Edward Trzopek w szybowcach.

Impreza przeprowadzona została wzorowo przez Aeroklub Gliwicki. Komisja sportowa pod przewodnictwem Zdzisława Pakielewicza pracowała bardzo sprawnie. Zwycięzcy w poszczególnych klasach modeli otrzymali oryginalne upominki wykonane z węgla.

Uzyskano następujące wyniki sportowe:

Klasa F1 A (szybowce): 1. Zdzisław Gębicki, Aer. Pomorski — 900 pkt., 2. Edward Trzopek, Aer. Bielsko-Bialski — 900 pkt., 3. Zygmunt Taul, Aer. Gliwicki — 898 pkt., 4. Bruno Hasse, Aer. Opolski — 895 pkt., 5. Marian Całbecki, Aer. Grudziądzki — 882 pkt. Startowało 102 zawodników.

Klasa F1 B (gumówki): 1. Kazimierz Łapiński, Aer. Białostocki — 900 pkt., 2. Jerzy Kosiński, Aer. Warszawski — 896 pkt., 3. Stanisław Żurad, Aer. Wrocławski — 835 pkt., 4. Jerzy Markiewicz, Aer. Opolski — 824 pkt., 5. Jan Michalski, Aer. Grudziądzki — 759 pkt. Startowało 38 zawodników.

Klasa F1 C (silnikówki): 1. Zygfryd Sulisz, Aer. Warszawski — 851 pkt., 2. Roman Straburzyński, Aer. Stalowowolski — 851 pkt., 3. Henryk Grabowski, Aer. Krakowski — 836 pkt., 4. Stanisław Kotoliński, Aer. Bydgoski — 706 pkt., 5. Tadeusz Wenek, Aer. Warmińsko-Mazurski — 679 pkt. Startowało 38 zawodników.

Jerzy Kosiński

Radiomodelarze na starcie w Warszawie

AEROKLUB Warszawski wykazuje ostatnio dużą aktywność sportową. Po zawodach memoriałowych im. Błaszczyńskiego i o puchar PZL, rozegrano tutaj 22 maja br. kolejne eliminacje strefowe do mistrzostw Polski w klasie radiomodeli szybowców jednoczynnościowych.

Sklasyfikowano 6 zawodników z Bydgoszczy, Kielc, Łodzi i Warszawy. A oto wyniki:

1. Wiesław Schier — Aeroklub Warszawski: 284 + 334 = 618 pkt.,
2. Stefan Polawski — Aeroklub Łódzki: 196 + 263 = 459 pkt.,
3. Jarosław Janowski — Aeroklub Łódzki: 172 + 200 = 372 pkt.,
4. Jerzy Komorski — Aeroklub Bydgoski: 173 + 0 = 173 pkt.,
5. Wiesław Stróżyk — Aeroklub Kielecki: 121 + 0 = 121 pkt.,
6. Edward Kurowski — Aeroklub Warszawski: 100 + 0 = 100 pkt.

Zawody sędziował zespół: Zenon Korsak, Bogusław Spunda, Andrzej Trzciński, Janusz Wojciechowski.

Modele. Startowały modele o dużej rozpiętości, rzędu 2,5 m — 3 m. Wszystkie modele były bardzo starannie wykonane i wyróżniały się dobrymi własnościami lotnymi. Modelarze z Łodzi świetnie opanowali technologię całkowitej budowy modeli ze styropianu i to o bardzo wyrafinowanych kształtach.

Aparatury kierujące. Przeważały aparatury jednokanałowe pracujące na fali nośnej niemodulowanej. Nadajniki lampowe ZK-3 oraz przerobione — z importu z NRD. Były też dwa nadajniki tranzystorowe — wielokanałowe oraz nadajnik lampowy produkcji fabrycznej CSRS — „Gama". Sprawność działania aparatur była zadowalająca. Zauważono 1 usterkę w działaniu urządzeń radiowych oraz jedną awarię mechanizmu wykonawczego „Unimatic", zakończoną rozbiciem modelu E. Kurowskiego.

Pilotaż. W odróżnieniu od bardzo dobrego przygotowania modeli oraz niezłego — aparatury kierującej, umiejętności pilotażowe były w większości przypadków niezadowalające. Nadal za mało się lata, a tym bardziej trenuje.

Sędziowanie. Sędziowanie było bardzo surowe, bez dotychczas spotykanej na zawodach taryfy ulgowej. Dotyczyło to zarówno warunku lotu prostego pod wiatr (a nie w przedłużeniu linii holowania), odczepiania się nad kręgiem, wykonywania ewolucji (z wyjątkiem dwóch pierwszych zakrętów i spirali) nad kręgiem oraz podejścia do lądowania po uprzednim zameldowaniu się nad środkiem kręgu i dokonaniu manewru. Warto podkreślić, że rozbieżności w ocenach punktowych poszczególnych sędziów nie przekraczały 10%.

Poziom zawodów. Pomimo krytycznych uwag wyrażonych na temat pilotażu, należy stwierdzić obiektywnie, że **wynik uzyskany przez zwycięzcę eliminacji warszawskiej w DWÓCH tylko lotach jest lepszy od wyniku będącego sumą TRZECH lotów, za który w ubiegłym roku przyznano tytuł mistrza Polski!** Jeśli dodamy do tego **zaostrzone** (w porównaniu z mistrzostwami ubiegłorocznymi) wymagania sędziowskie (a więc i oceny punktowe), możemy uznać eliminacje warszawskie za stojące na dobrym poziomie sportowym. **(W)**

HISZPAŃSKA EPOPEA

MICHAIŁ JAKUSZYN
generał major lotnictwa

Wspomnienia generała majora lotnictwa Michaiła Jakuszyna opublikowane zostały w wydanym przez Akademię Nauk ZSRR zbiorze wspomnień radzieckich ochotników wojny w Hiszpanii w latach 1936–1939, pod tytułem „POD SZTANDAREM REPUBLIKI HISZPAŃSKIEJ". Pracę wydano w Moskwie w 1965 roku. Wspomnienia generała Jakuszyna tłumaczył z rosyjskiego płk Michał Bron. Dokończenie „Hiszpańskiej epopei" w następnym numerze.

Po wielu prośbach i staraniach udało mi się dostać do jednej z grup ochotników udających się do Hiszpanii, aby przyłączyć się do lotników republikańskich i ochotników z innych krajów i wraz z nimi bronić hiszpańskich miast i spokojnej ludności przed barbarzyńskimi bombardowaniami lotnictwa faszystowskiego.

W pierwszych dniach czerwca 1937 roku grupa nasza przyleciała samolotem pasażerskim z Francji do Barcelony. Pogoda była upalna. Z lotniska do miasta jechaliśmy samochodami. Front był daleko. Ciągnął się z południa na północ poprzez cały kraj, dzieląc go na dwie części. Ale i tu odczuwało się wojnę, chociaż w pierwszej chwili nie tak wyraźnie. Po drodze gdzieniegdzie widzieliśmy nieczynne stacje benzynowe.

Wjeżdżając do miasta po raz pierwszy w życiu ujrzeliśmy zburzone bombardowaniem domy. Byliśmy wstrząśnięci tym widokiem. Co innego jest czytać w prasie o nalotach lotnictwa faszystowskiego na spokojne miasta, a co innego zobaczyć na własne oczy jaką groźbę dla ludzi stanowi faszyzm.

Ulice miasta były prawie puste, wszędzie rozbite witryny, przewrócone samochody, zniszczone jezdnie. Kierowca, Hiszpan, powiedział nam, że niedawno w mieście wybuchł trockistowsko-anarchistyczny pucz kontrrewolucyjny, który został zdławiony przez siły ludowe. Ale oto znów zburzone budynki. Na wygiętej szynie zawisło łóżeczko dziecięce. Mieszkańcy Barcelony rozkopywali gruzy w nadziei, że uratują pozostałych pod nimi ludzi.

Grupa nasza składała się z lotników — myśliwców. Mieliśmy bronić miast i ich mieszkańców przed nalotami nieprzyjacielskiego lotnictwa. Teraz zaś, gdy własnymi oczyma ujrzeliśmy, jak giną ludzie, których „wina" polegała na tym, że chcieli być wolni i szczęśliwi, nasza nienawiść do faszyzmu wzmogła się stokrotnie. Zrozumiałem to, gdy spojrzałem na twarze swoich przyjaciół. Malowała się na nich nienawiść do wroga i zdecydowanie oraz pragnienie znalezienia się jak najszybciej na lotnisku, aby wsiąść do samolotów i rozpocząć walkę. W owej chwili było to nasze jedyne życzenie.

Wkrótce znaleźliśmy się w hotelu. Po trzygodzinnym odpoczynku znów udaliśmy się w drogę, tym razem już na południe, na jedno z lotnisk w rejonie Murcji, gdzie mieliśmy się spotkać z nowymi towarzyszami broni. Na ćwiczenia niewiele było czasu, gdyż dowództwo republikańskie kończyło przygotowania do operacji bruneckiej, w której miałem wraz z moimi kolegami wziąć udział.

★

Następnego dnia grupa nasza przybyła na jedno z lotnisk zaplecza, na którym zbierali się lotnicy-ochotnicy z wielu krajów.

Przywitali nas przedstawiciele dowództwa republikańskiego lotnictwa wojskowego. Przystąpiono od razu do formowania eskadry. Każdy z nas pragnął znaleźć się ze swoimi rodakami w tej samej eskadrze. Przecież w walce jest niezmiernie ważne, gdy ludzie się dobrze znają wzajemnie. Ale cóż robić, jeśli zebrało się nas tu po kilkudziesięciu lotników z różnych krajów, a eskadr było zaledwie trzy. Toteż pragnienia nasze niezupełnie się ziściły. Co prawda, mnie się powiodło. Znalazłem się w eskadrze, w której było kilku lotników radzieckich, w tej liczbie Sierow, Jeremienko, Antonow, Rybkin, Szełyganow, Sobolew, Mastierow. Oprócz nas w skład eskadry weszli trzej lotnicy hiszpańscy, dwaj austriaccy, dwaj amerykańscy i jeden jugosłowiański. Połączył nas i zbliżył jeden cel — pomoc narodowi hiszpańskiemu w jego szlachetnej walce z faszyzmem. Umocniło to nasze braterstwo broni, które niebawem pomyślnie przeszło próbę ogniową w pierwszych bojach pod Madrytem.

Niewiele czasu, jaki nam pozostawał do odlotu naszej grupy na front, nie marnowaliśmy na próżno. Wszystkim nam potrzebny był trening w pilotażu. Mieliśmy bowiem przerwy w lotach, a rzecz najważniejsza — nasza eskadra musiała przeszkolić się na nowych typach samolotów. My, Rosjanie, przed Hiszpanią lataliśmy na szybkich jednopłatowcach I-16, pozostali lotnicy zaś — na najrozmaitszych typach istniejących wówczas myśliwców. Nasza eskadra miała teraz latać na niezbyt szybkich, lecz bardzo zwrotnych myśliwcach — dwupłatowcach I-15, dla których opanowania niezbędny był pewien trening. Po kilku lotach ćwiczebnych szybko opanowaliśmy tę nową maszynę.

Pomimo „różnojęzycznego" składu naszej eskadry szybko znaleźliśmy wspólny język. Językiem tym stał się dla nas hiszpański, którym po jakimś czasie nieźle władaliśmy (przynajmniej tak się nam wydawało). Ale to było znacznie później, a na razie porozumiewaliśmy się raczej na migi. Nawet gdy się miało tłumacza, zdarzały się często zabawne nieporozumienia. Tak na przykład dowódca eskadry kapitan Jeremienko[1]) polecił austriackiemu lotnikowi Karousowi, aby z początku potrenował lot po kręgu, a następnie udał się do strefy celem przećwiczenia wyższego pilotażu. Karous poleciał, a my śledziliśmy jego lot, chcąc na podstawie pilotażu i lądowania określić jego walory jako lotnika. Ale czas mijał, a on nie lądował. Przez całe 40 minut Karous latał nad lotniskiem. Po wylądowaniu, gdy dowódca zapytał go, dlaczego tak długo nie lądował, odpowiedział spokojnie, że działał zgodnie z poleceniem dowódcy i latał po kręgu. Nie domyślaliśmy się, że nie w każdym języku „lot po kręgu" oznacza ćwiczenie startu i lądowania.

Na ćwiczenia w opanowaniu techniki pilotowania wystarczyły nam dwa dni. Wszyscy lotnicy mieli dobre przygotowanie, a maszyna była prosta w pilotowaniu. Główną uwagę skupiono na ćwiczebnych walkach powietrznych. Każdy z nas pragnął poddać się próbie czy wystarczy mu doświadczenia, wytrzymałości i wytrwałości Jakkolwiek walki na razie toczyły się między przyjaciółmi i wynik ich zawsze był „pokojowy", niemniej jednak nosiły one najbardziej „zacięty" charakter. Nikt nie chciał być pokonanym. Każdą taką walkę staraliśmy się przeanalizować do najdrobniejszych szczegółów, zbadać wszystkie mocne i słabe strony naszych maszyn, ponieważ za kilka dni czekały nas już prawdziwe walki.

Na lotnisku, na którym odbywały się ćwiczenia, spotkaliśmy się z naszymi rodakami-lotnikami Chomiakowem, Gołowniewem, Pawlukiem, Artamonowem i Władimirowem. Byli pierwszymi, którzy wraz z lotnikami republikańskimi stoczyli walkę z lotnictwem faszystowskim. W bojach powietrznych nad Madrytem, Guadalajarą, Hueską zdobyli już bogate doświadczenie. Spotkania i gawędy z nimi były dla nas prawdziwą szkołą. My, nowicjusze, nie mający żadnego doświadczenia bojowego, z dużym zainteresowaniem słuchaliśmy na przykład wskazówek, że wytrwałość, jaką przejawia lotnik w pierwszych walkach powietrznych, dodaje mu pewności we własne siły i wpływa dodatnio na całą dalszą jego działalność bojową. Nasi towarzysze broni ostrzegali nas, że wystarczy jeden tylko raz zachwiać się i opuścić pole walki, aby nieprzyjaciel zaczął poczynać sobie z większą zuchwałością i pewnością siebie, i tak będzie dopóty, dopóki nie napotka godnej odprawy. Dlatego też, mówili oni, myśliwcy republikańscy nigdy pierwsi nie ustępowali z pola walki.

W owych latach nie stosowano jeszcze naprowadzania myśliwców z ziemi na nieprzyjaciela, nie było nawet łączności radiowej. Inwencja i przezorność samych lotników — oto podstawowe elementy, które zapewniały wykrycie w porę nieprzyjaciela i zajęcie dogodnego położenia dla ataku. Doświadczeni lotnicy mówili nam, że z reguły w walce powietrznej zwycięża ten, kto pierwszy zauważy przeciwnika. Dlatego też ćwiczenia mające na celu opanowanie umiejętności latania i dostrzegania wszystkiego weszły do programu szkolenia personelu latającego naszej eskadry. Wszystkie te pożyteczne rady bardzo się przydały. Dowiedzieliśmy się także o niektórych szczegółach dotyczących taktycznych manewrów i nawyków niemieckich i włoskich lotników.

Rozmowy te utwierdzały nas w przekonaniu, że najważniejsza rzecz w walce to utrzymywanie inicjatywy w swoich rękach. Walki powietrzne nad Madrytem — przy równych siłach, a najczęściej przy liczebnej przewadze myśliwców rebelianckich — które toczyły się na oczach mieszkańców miasta i żołnierzy, wykazały, że lotnicy republikańscy zazwyczaj wychodzili z nich zwycięsko. Jednym z głównych warunków, które zapewniały myśliwcom republikańskim powodzenie, była ich prężność organizacyjna i stosowanie zasady zachowania zwartych kierowanych grup w ciągu całej walki. Na tym polegała duża przewaga myśliwców republikańskich nad myśliwcami nieprzyjaciela, którym udawało się zachować zwarte szyki tylko do rozpoczęcia walki. Być może lotnicy dzisiejszego pokolenia, którzy latają na nowoczesnych myśliwskich samolotach odrzutowych, zapytają, dlaczego zachowanie zwartej grupy w walce było jednym z ważnych warunków powodzenia? Przecież od tej pory minęło ponad ćwierć wieku. W ciągu tego czasu zaszły wielkie zmiany w technice — sama tylko szybkość wzrosła kilkakrotnie. Jest rzeczą naturalną, że nastąpiły zmiany również w sposobach działań bojowych. Ale w owym czasie brak radia i kierowania z ziemi, niewielka szybkość i duża zwrotność maszyny zmuszały lotnictwo do działania w składzie dużych grup. Ponadto ówczesna broń pokładowa myśliwców nie zapewniała współdziałania ogniowego w rozczłonkowanym ugrupowaniu bojowym.

★

W pierwszych dniach lipca 1937 roku eskadra nasza wyleciała na lotnisko frontowe leżące na północny-wschód od Madrytu. Leciałem jako pierwszy prowadzony w kluczu Anatolija Sierowa. Mój dowódca klucza był niesłychanie odważnym człowiekiem. Jego wyjątkowe zdolności lotnicze, niewyczerpana energia i gorąca chęć jak najszybszego spotkania się z prawdziwym wrogiem i „sprania go na kwaśne jabłko", jak lubił mawiać, wyróżniały Sierowa wśród innych lotników.

Wkrótce na horyzoncie ukazały się szczyty Sierra de Guadarrama. Gdzieś niedaleko, na równinach Płaskowyżu Kastylskiego, powinien znajdować się Madryt. Wreszcie po lewej stronie na dole zobaczyliśmy miasto. Znaliśmy już wiele miast hiszpańskich, ale Madryt — serce republikańskiej Hiszpanii — jakoś szczególnie wzruszał. W owych dniach przykuwał do siebie uwagę całego świata. Było to miasto — bojownik i miasto — męczennik. Bombardowania powietrzne Madrytu, które rozpoczęły się w drugiej połowie sierpnia 1936 roku, nasiliły się z każdym dniem. Bezbronni mieszkańcy stali się głównym obiektem niemieckich i włoskich bombowców. Madryt w ciągu kilku miesięcy przeżył tyle okropności i doznał tylu zniszczeń, jakich nie zaznało żadne z miast wojujących państw w ciągu całej pierwszej wojny światowej.

---

[1]) Jeremienko — obecnie generał-lejtenant lotnictwa w st. sp., Bohater Związku Radzieckiego.

Uczestnik walk w Hiszpanii, Aleksander Skorozog.

Jeden z uczestników walk w Hiszpanii N. A. Ostriakow.

Uczestnik walk powietrznych w Hiszpanii W. Proskurow.

Pewnego dnia pod koniec października 1936 roku mieszkańcy Madrytu, zajęci swymi codziennymi sprawami, usłyszeli wycie syren. Równocześnie nad miastem pojawiła się duża grupa bombowców i zrzuciła bomby na miejski park, w którym były dzieci i kobiety. Za pierwszą grupą nadleciały inne i zaczęły bezlitośnie burzyć jedną dzielnicę po drugiej. W ciągu tego tylko dnia mieszkańcy Madrytu stracili ponad tysiąc ludzi w zabitych i rannych.

Barbarzyńskie działania lotnictwa faszystowskiego przeciwko spokojnej ludności miast hiszpańskich, zwłaszcza takich jak Madryt, Barcelona, Walencja, Kartagena, Bilbao, miały na celu przede wszystkim wpłynąć na stan moralny narodu hiszpańskiego, złamać jego wolę walki. Ale faszystom to się nie udało. Wkrótce bezkarnym działaniom faszystowskich piratów położono kres. W końcu października republikanie otrzymali nowoczesne, jak na owe czasy, szybkie samoloty — myśliwce i bombowce. Na samolotach tych wraz z lotnikami — Hiszpanami wiernymi rządowi republikańskiemu walczyli lotnicy-ochotnicy, którzy przybyli do Hiszpanii z wielu krajów świata. Wśród nich znajdowali się również ci nasi radzieccy towarzysze, którym tak bardzo byliśmy wdzięczni za pomoc w czasie przygotowań na lotnisku zaplecza.

Angielska gazeta „Manchester Guardian" tak opisywała wówczas pojawienie się szybkiego lotnictwa republikańskiego: „Z początku obydwie strony używały niepełnowartościowych maszyn. Powstańcy zaczęli bombardowanie wykorzystując przestarzały typ niemieckich „Junkersów" i włoskich „Caproni". Gwałtowny zwrot nastąpił wówczas, gdy nagle nad liniami powstańców pojawiły się nowe republikańskie bombowce. Samoloty te rozwijały szybkość ponad 400 km/h i nie wymagały osłony myśliwców. Przewaga w powietrzu na wszystkich frontach przechylała się na stronę lotnictwa rządowego. Naloty powietrzne na Madryt prawie całkowicie ustały, ponieważ samoloty niemieckie i włoskie były po prostu przepędzane".

Warto podkreślić, że mówiąc o początkowym okresie gazeta burżuazyjna ukrywała przed czytelnikami fakt, że „niepełnowartościowe" „Junkersy", „Caproni", „Fiaty", „Heinkle" i „Savoie" interwentów były nowoczesnymi w owych latach maszynami bojowymi, podczas gdy rządowe lotnictwo hiszpańskie miało na wyposażeniu aparaty przestarzałych typów, które pozostały z okresu I wojny światowej. Przy takim stosunku sił włoscy i niemieccy faszyści mogli bezkarnie dokonywać barbarzyńskich nalotów na bezbronne miasta Hiszpanii

Już w pierwszej walce powietrznej na nowych samolotach lotnicy republikańscy udzielili takiej lekcji lotnictwu bombowemu interwentów, że dotąd nie ryzykowało ono dokonywania dziennych nalotów, a jeśli niekiedy decydowało się na nie, to tylko na dużej wysokości pod silną osłoną myśliwców, albo dokonywało nalotów nocą, korzystając z tego, że myśliwce republikańskie w porze nocnej na razie jeszcze nie latały.

Nasz lot na Front Centralny zbliżył się do celu. Przed nami ukazały się poszczególne miejscowości przylegające do niewyraźnie zarysowanej sylwety ogromnego miasta. To Madryt.

Wkrótce pomyślnie wylądowaliśmy na lotnisku i tu, ku naszemu zdziwieniu, stwierdziliśmy, że był to niewielki tor wyścigów konnych otoczony z trzech stron wysokimi drzewami prywatnego parku. Na skraju tego parku urządzone były miejsca postoju dla naszych „chatos" (perkatych), jak je z sympatią nazywali żołnierze armii republikańskiej.

Wieczorem dowódca eskadry zebrał wszystkich lotników, aby zapoznać ich z sytuacją na froncie — na lądzie i w powietrzu.

★

Ledwie świtało, a już byliśmy na lotnisku. Samoloty stały gotowe do lotu. O to wszystko zadbali nasi nowi przyjaciele Hiszpanie — technicy, mechanicy, kierowcy. Pomagało im kilku rosyjskich specjalistów, którzy przyjechali do Hiszpanii już z pierwszymi grupami ochotników — antyfaszystów. Niektórzy z nich służyli w tej samej jednostce co ja. Byli to: Rycariew, Trietiakow, Feldman, Powarow. Cóż to za wspaniali ludzie ci technicy i mechanicy lotnictwa! Kiedy oni znajdowali czas na sen? Przecież cały dzień przygotowywali samoloty do kolejnych lotów, a w nocy naprawiali uszkodzone w dziennych bojach maszyny, aby nad ranem mogli na nich znów wzlecieć w niebo ich towarzysze broni — lotnicy.

O wschodzie słońca wzniosło się w powietrze kilka kluczy naszej eskadry. Każdy klucz otrzymał samodzielne zadanie. Nasz, z Anatolijem Sierowem na czele, został wysłany na rozpoznanie lotnisk Segovii i Avili, które położone były za grzbietem Sierra de Guadarrama. Minąwszy łańcuch górski znaleźliśmy się po raz pierwszy nad terytorium przeciwnika. W czasie lotu, zbliżając się do ostatniego odcinka trasy w rejonie Avili, zobaczyliśmy przed nami z prawa skupisko czarnych sylwetek składających się z niewielkich symetrycznych trójek. Rozwinąwszy się rzuciliśmy się do ataku. Ale cóż to takiego? W miarę zbliżania się sylwetki zatracały swoje kontury i rozpływały się. Okazało się, że były to wybuchy pocisków przeciwlotniczych. Obejrzawszy się zobaczyliśmy całą chmurę tych wybuchów. Wydarzenie to wytłumaczyć można tylko naszym brakiem doświadczenia. Po lądowaniu śmieliśmy się do rozpuku wraz z przyjaciółmi z pierwszego „boju". Jednakże wybuchy, które powitały nas ze wszystkich stron, wzbudziły naszą czujność. Cóż mogła osłaniać artyleria przeciwlotnicza? Okazało się, że lotnisko.

Pierwszy lot bojowy zakończył się pomyślnie. Każdy klucz wykonał w ciągu dnia po kilka lotów bojowych. Sytuacja w powietrzu stawała się coraz bardziej napięta. Chociaż dzień zbliżał się już ku końcowi, trzeba było wykonać jeszcze jeden lot w celu rozpoznania lotniska leżącego daleko od linii frontu. Wysłać klucz było już rzeczą ryzykowną. Wówczas dowódca eskadry postanowił lecieć z całym swym poddziałem (dwunastoma samolotami). Decyzja ta, jak przekonaliśmy się później, była słuszna. W czasie tego lotu eskadra nasza stoczyła pierwszą walkę powietrzną, w której wszyscy lotnicy równocześnie przeszli swój chrzest bojowy. Z naszej strony przeprowadzona ona była niezwykle sprawnie, zdecydowanie, w klasycznym stylu zaczepnym. I chociaż toczyła się przy równym stosunku sił, nieprzyjaciel został dosłownie rozbity w ciągu kilku minut. Oto jej przebieg.

Lot zbliżał się do końca, wracaliśmy już na swoje lotnisko. Nagle w odległości 30—40 km od linii frontu nad nieprzyjacielskim terytorium znacznie wyżej od nas w kierunku przeciwnym i krzyżującym się z naszym przeszła grupa nieznanych samolotów. Nie było widać znaków rozpoznawczych, również typ samolotu trudny był do określenia, ale ich srebrzystopopielaty kolor świadczył niezbicie, że były to samoloty rebeliantów. Przeszły nad nami w stronę zachodzącego słońca, które było od nas na lewo, z tyłu. Wydawało się, że lotnicy przeciwnika nie widzieli nas, ponieważ nie okazali żadnych oznak agresywnych zamiarów. Niemniej jednak bacznie śledziliśmy ich. Wróg miał wielką przewagę: po pierwsze — różnica wysokości, po drugie — możliwość zaatakowania od strony słońca.

Ponadto lotnicy faszystowscy widocznie przypuszczali — i tu właśnie popełnili błąd — że nie zauważono ich. Mając taką przewagę (wysokość, słońce, zaskoczenie) postanowili narzucić nam bój.

Wszyscy byliśmy przeświadczeni, że nieprzyjaciel wykorzysta sprzyjającą chwilę do ataku i byliśmy na to przygotowani. Lewy klucz niepostrzeżenie przeszedł na prawą stronę, aby nie krępować manewru eskadry przy lewym zakręcie w stronę nieprzyjaciela, gdyby ten postanowił zaatakować nas. Przypuszczenia nasze sprawdziły się. Grupa myśliwców przeszła do ataku.

Widzieliśmy, jak klucze nieprzyjacielskiego zgrupowania przechodziły kolejno do lotu nurkowego, rozwijając się w naszą stronę. Naszej eskadrze było nieporęcznie przyjmować bój, ponieważ wracaliśmy już do domu i paliwo było na wyczerpaniu. Jednakże nie pozostawało nam nic innego, jak na rozkaz dowódcy eskadry rozwinąć się energicznie w stronę nieprzyjaciela i powitać go atakiem czołowym.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

SPOTKANIA Z HISTORIĄ

X WIEKÓW POLSKI

9

JERZY R. KONIECZNY

Z DZIEJÓW POLSKICH IKARÓW

POCZYNAJĄC mniej więcej od lat trzydziestych XIX wieku, zachowało się parę danych o eksperymentach i próbach lotów czynionych przez polskich chłopów. Niewiele o tym mamy wprawdzie wiadomości, gdyż nie prowadzono u nas systematycznych badań nad historią postępu technicznego w Polsce. Jednakże te dostępne dziś skąpe dane o wysiłkach lotniczych polskich chłopów, zdobyte zresztą nieraz głównie dzięki przypadkowi, zasługują na jak najbardziej staranne odnotowanie i otoczenie

...wyszedł na skałę znacznej wysokości, rozpuścił swoje skrzydła, wzleciał...
Rys. J. Wojciechowski

pamięcią w historii naszego lotnictwa. Okazuje się bowiem, że wśród marzycieli o lotach ze skrzydłami u ramion nie zabrakło i polskich chłopów. Oni to, obserwując bacznie przyrodę, podziwiali zgrabne loty ptaków, co pobudzało niewątpliwie do wysiłków w kierunku naśladowania lotu ptaków, wzbudzało pragnienie zdobycia tajemnic sztuki latania. I to wtedy, gdy nawet do miast polskich w znikomym stopniu docierały echa postępu technicznego z zagranicy, a o próbach w tym względzie mowy być nie mogło.

Jedną z takich postaci chłopskich, o nieznanym, niestety, bliżej nazwisku, zachował nam Seweryn Goszczyński, autor wspomnianego już uprzednio „Zamku kaniowskiego". Podróżując wiele po kraju, taką oto zanotował wiadomość w swym „Dzienniku podróży do Tatr". Podróż tę odbył w 1832 roku:

„Niedawno jeden góral przedsięwziął tajemnicę latania. Kilka lat poświęcił on wymyśleniu i zrobieniu skrzydeł. Mniejsze próbki zadawalały go i utwierdzały w zamiarze: przyszła wreszcie chwila próby na większą skalę. Zaczął od dachu własnej chaty i poszło mu pomyślnie; to go ośmieliło na większą wysokość. W tym celu wyszedł na skałę znacznej wysokości, rozpuścił swoje skrzydła, ale nie mógł utrzymać się długo w powietrzu w równowadze, spadł na ziemię nie po ptaszemu i obie nogi złamał".

Cenne wiadomości o tych pierwszych polskich Ikarach zebrał krakowski etnograf, profesor Tadeusz Seweryn. Podaje on mianowicie, że pracować miał nad skonstruowaniem skrzydeł do latania wszechstronnie utalentowany góral, Wojciech Kułach z Gliczarowa, żyjący w latach 1810—1893, zwany „Wawrzyńczakiem", budowniczy, rzeźbiarz i kowal w jednej osobie. Pisał o nim dr L. Wyrostek, że na Podhalu przypisuje mu tradycja wynalezienie klinów do rozszczepienia grubych jedli, a nadto jakichś machin do latania, których jednak nie dokończył.

Co nie udało się Wawrzyńczakowi, tego dokonał inny chłop, Jan Wnęk z Kaczówki koło Dąbrowy Tarnowskiej w województwie krakowskim. Jan Wnęk był z zawodu cieślą, rzeźbił, a nawet próbował zbudować samochód. On też zbudował skrzydła do latania, za pomocą których dokonywał lotów z wysokości wieży w Odporyszowie w latach 1867—1869. Jak podaje prof. T. Seweryn, skrzydła te składały się z drewnianych listewek obciągniętych płótnem, nasyconym warzonym olejem. Przymocowywał je pasem do nóg powyżej kolan i do piersi. Na nich to właśnie Wnęk dokonał kilku lotów z wieży kościelnej w Odporyszowie, a ostatni w 1869 r. podczas odpustu w Zielone Święta. Okazał się on tragiczny w skutkach. W czasie lotu, zepchnięty podobno zdradziecko z wieży, nie mógł utrzymać równowagi i spadł pod lasem, potłukł się, ciężko zaniemógł i po kilku tygodniach zmarł w 41 roku życia.

Prawie sto lat dzieli nas już dziś od owych dni. Na żadne dokumenty z tamtych lat czy jakieś wzmianki w ówczesnej prasie Galicji nie natrafiono. Wiadomo poza tym tylko, że Jan Wnęk, który urodził się w Kaczówce w 1828 r., nie umiał czytać i pisać. W kościele parafialnym w Odporyszowie jest natomiast jedyny dokument „rachunek-sprawozdanie" z odbudowy spalonego kościoła (mówiący m. in. o powierzeniu cieśli odbudowy kościoła), który jednakże z lotniczego punktu widzenia nie wnosi nic do działalności Wnęka. Mimo to jego próby lotnicze zostały zapisane w historii naszych wysiłków w opanowaniu przestworzy i zachowane we wdzięcznej pamięci pokoleń.

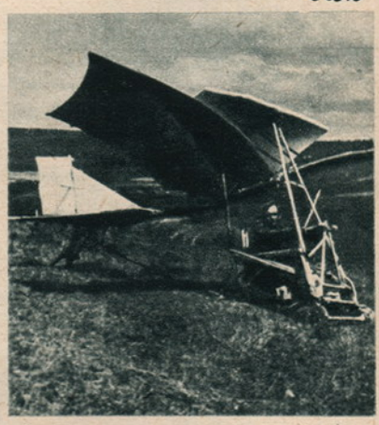
Ale nie tylko lotów próbowano w owych czasach na polskiej wsi. Zwolenników swych miały też skoki z parasolem, czyli — mówiąc językiem współczesnym — spadochroniarstwo. W okolicach Ciechanowa cieszył się „sławą lotnika" pewien szewc, który skakał z wysokiej wieży pałacowej w Opinogórze. Sporządził on sobie mocny parasol i trzymając się oburącz jego drutów, skakał z powodzeniem ku uciesze ludu. Eksperyment swój ponawiał kilka razy, zawsze bez jakiegokolwiek nieszczęśliwego wypadku.

Nie znamy, niestety, więcej szczegółów z życia „lotnika opinogórskiego", podobnie jak niewiele wiemy o Janie Nastaju (żył w latach 1834—1904) z Goruszowa. Nastaj, pochodzenia chłopskiego, z zawodu restaurator obrazów, zajmował się również rzeźbą i malarstwem. Przeprowadzić miał on również eksperymenty lotów z parasolem, skacząc najczęściej z dachu swej stodoły.

Być może eksperymentów tego rodzaju na wsi było więcej. Nie zachowała ich nam jednak do dziś żadna tradycja ustna ani słowo pisane. Jakkolwiek wysiłki lotnicze polskich chłopów nie odegrały żadnej roli w postępie technicznym XIX wieku i nie wpłynęły w najmniejszym nawet stopniu na rozbudzenie zainteresowania lataniem w kraju, to jednak myśl wynalazcza tych ludzi, choć przeważnie uboga i prymitywna, godna jest najwyższej uwagi w naszych tradycjach lotniczych.

Nie zabrakło i polskich Ikarów w czasach nam współczesnych. Zarówno w pionierskich czasach lotnictwa na naszych ziemiach, na początku XX wieku, jak i w okresie międzywojennego dwudziestolecia, czy też po II wojnie światowej, tu i ówdzie budowano na wsi skrzydła do latania, szybowce lub nawet samoloty. Ale dziś już ruch ten określamy czy nazywamy amatorską budową konstrukcji lotniczych, wymaga on niewątpliwie oddzielnego opracowania.

cdn



Wyżej i niżej: Stanisław Chlewicki ze wsi Bieliny, w woj. kieleckim, zbudował aparat ze skrzydłami na wzór nietoperza. Próbował na nim latać (dwukrotnie: raz przed wojną, a potem w 1956 r. na drugim egzemplarzu), lecz bez większego powodzenia. Chłopskim konstruktorem zajęli się lotnicy z Aeroklubu Kieleckiego.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JAN JAGODZIK

URODZIŁ się 24 grudnia 1930 roku w Jednaczach (ZSRR). Szkołę podstawową kończy w 1946 roku w ZSRR i w grudniu tego roku przyjeżdża do Polski, osiedlając się na Ziemiach Zachodnich. Pierwszą swą pracę rozpoczyna jako pracownik fizyczny w miejscowym młynie. W czerwcu 1950 roku kończy Państwową Szkołę Przysposobienia Przemysłowego i kilkumiesięczny kurs dla wychowawców tej szkoły. Tego roku zostaje powołany do Wojska Polskiego. W czasie służby wojskowej stara się o przyjęcie do OSL w Dęblinie. Wiosną 1952 roku rozpoczyna w Białej Podlaskiej pierwsze loty na samolocie Po-2. W rok później rozpoczyna program szkolnych lotów na samolocie bojowym Il-10. W grudniu 1953 roku zostaje przeniesiony do rezerwy.

W marcu 1954 r. rozpoczyna kurs dla instruktorów samolotowych w CWL Wrocław, gdzie przez okres szkolenia pełni obowiązki szefa kursu. Centrum Wyszkolenia Lotniczego kończy z drugą lokatą, po czym otrzymuje nakaz pracy do Aeroklubu Białostockiego, jako instruktor pilot samolotowy. W roku 1955 uzyskuje m. in. pierwszą klasę pilota samolotowego sportowego i zdobywa srebrną odznakę szybowcową. W grudniu tego roku obejmuje obowiązki szefa wyszkolenia Aeroklubu Białostockiego. Po raz pierwszy na wojewódzkich pokazach lotniczych w sierpniu 1956 r. z pilotem Konradem Wicińskim wykonuje pilotaż pełnej akrobacji grupowej. Tego też roku zawiera związek małżeński.

Z jego inicjatywy w okresie wakacji 1957 r. zostaje zorganizowany obóz podstawowego szkolenia szybowcowego i obóz szkolenia spadochronowego dla młodzieży powiatu ełckiego (woj. białostockie). W 1958 r. zostaje przeniesiony do pracy w CWL Krosno, na stanowisko instruktora samolotowego. Szkoli tam pilotów podstawowo, prowadzi trening oraz szkolenie obywateli innej narodowości (m. in. Hannę Ibrachim z Sudanu). W tymże roku bierze też udział w lotach agrotechnicznych na rzecz rolnictwa, organizowanych przez CWL Krosno — na samolotach CSS-13 i Jak-12 lata w rejonie Wrocławia i

nad basenem Goczałkowice. Podczas rozgrywanych Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie w r. 1958 wykonuje usługi jako pilot holujący.

W czerwcu 1960 r. zostaje ponownie przeniesiony do Aeroklubu Białostockiego na stanowisko szefa wyszkolenia. Uprawnienia instruktora szybowcowego uzyskuje w roku 1962 i w tymże roku zdobywa średnie wykształcenie. We wrześniu 1963 r. podczas rozgrywanych IX Samolotowych Mistrzostw Polski pełni obowiązki kierownika sportowego mistrzostw. W maju 1964 roku uzyskuje pierwszy diament do złotej odznaki szybowcowej. W czerwcu 1964 r., po rocznym przeszkoleniu, uzyskuje prawo nauczania w szkołach podstawowych. W maju 1965 r., przelotem na trasie Białystok — Słupsk — Pruszcz Gdański — 545 km, uzyskuje drugi diament do złotej odznaki szybowcowej. W okresie od 1 maja do 30 października tego roku wykonuje loty patrolowe na rzecz Wojewódzkiej Komendy Straży Pożarnej w Białymstoku.

Od 1960 r. był kierownikiem wszystkich pokazów lotniczych organizowanych przez Aeroklub Białostocki, inicjatorem i kierownikiem sportowym wszystkich kolejnych Szybowcowych Mistrzostw Ziemi Białostockiej.

Na 12 typach samolotów wykonał 5 860 lotów dziennych w czasie 2 580 godzin i 470 lotów nocnych w czasie 87 godzin i 46 minut. Na 17 typach szybowców wykonał 794 loty w czasie 283 godzin.

W 1957 r. został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi, a w 1964 r. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

(T. Korz.)

Uzupełnienie. W n-rze 21 „Skrzydlatej", w życiorysie Władysława Szyszkowskiego (Mała Encyklopedia Lotników Polskich), opuszczony został następujący fragment: **W 1959 r. wstąpił do Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Od 1960 r. pracuje w przedstawicielstwie „Air France" w Warszawie, gdzie stale mieszka.**

Za nieuwagę przepraszamy.

Grupa dziennikarzy po przylocie z Poznania do Warszawy. Foto: M. Kobrzyński

Na pokładzie An-24

z Warszawy do Poznania i z powrotem

W dniu 20 maja br., w Domu Dziennikarza w Warszawie, odbyło się spotkanie dziennikarzy warszawskiej prasy, radia i telewizji z dyrekcją Polskich Linii Lotniczych „LOT". Spotkanie zostało zorganizowane przez PLL „LOT" oraz Klub Publicystów Lotniczych SDP. Dyrektor PLL „LOT" inż. Jan Zwierzyński oraz zastępca dyrektora do spraw handlowych inż. Robert Słaby, udzielili dziennikarzom wielu ciekawych informacji dotyczących przewozów pasażerskich, perspektyw uruchomienia nowych linii, wprowadzenia nowych samolotów na linie krajowe i zagraniczne, obsługi pasażerów i rozkładu lotów.

Z informacji tych wynika m. in., iż:

- prowadzone są obecnie prace przygotowawcze do uruchomienia połączenia Warszawy z Katowicami,
- przygotowuje się otwarcie, jeszcze w br., linii do Bejrutu (Liban),
- nowe samoloty An-24 obsługują regularnie od 1. VI. br. linię do Pragi i Budapesztu, a wkrótce wejdą na linię do Skandynawii (po wycofaniu VC-804). Ponadto An-24 od 1 lipca br. wejdą na niektóre linie krajowe regularnie, poczynając od linii Warszawa — Poznań,
- w br. wprowadzono na linie grupę nowych stewardess, dla zabezpieczenia obsługi nowych samolotów An-24 i Il-18 w ruchu zagranicznym. Niewykluczone, że stewardessy będą również na liniach krajowych,
- otrzymamy w br. jeszcze jeden samolot Il-18. Samoloty odrzutowe Tu-134 mają nadejść dopiero w roku 1968, w ilości 3—4 sztuk. Ogólny plan zakupu przewiduje 8 maszyn tego typu.

Po spotkaniu, na zaproszenie LOTu, dziennikarze odbyli przelot z Warszawy do Poznania i z powrotem, na pokładzie nowego samolotu An-24. Podróż na trasie Warszawa — Poznań trwa 50 minut, z prędkością 490 km/h, na wysokości 4 800 m. Pasażerowie z przyjemnością i satysfakcją odnotowali dobre warunki podróży, możliwe dzięki doskonałym własnościom An-24, jak m. in. bardzo krótki rozbieg i dobieg, duża stateczność w locie, wygoda przedziału pasażerskiego, klimatyzacja i inne.

Fachowcy obecni na pokładzie wysoko ocenili kunszt prowadzącego maszynę kpt. Jana Błądka, któremu asystowali w locie II pilot Adam Poznański i mechanik Władysław Misiarek. Wyżyny sprawności, uprzejmości i wdzięku zademonstrowały dwie stewardessy — Alicja Gerwat i Danuta Milewska, żegnane przez pasażerów po przylocie do Warszawy chóralnymi okrzykami wdzięczności — i żalu. (z)

„PIRAT" OBLATANY

DNIA 19 maja br. na lotnisku Aleksandrowice w Bielsku-Białej nastąpiło oblatanie nowego polskiego szybowca treningowo-wyczynowego SZD-30 „Pirat". Oblotu szybowca dokonał pilot doświadczalny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego Adam Zientek.

Konstruktorem szybowca SZD-30 „Pirat" jest inż. Jerzy Śmielkiewicz — główny konstruktor SZD. W następnych numerach naszego tygodnika podamy bliższe szczegóły dotyczące tego nowego szybowca. (m)

Krzysztof Trzpil zdobył Puchar „Życia Warszawy"

I WARSZAWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE ZAKOŃCZONE

Trzecią konkurencją I Warszawskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Życia Warszawy" był trójkąt 112 km. Wygrał K. Trzpil — 64,5 km/h, przed W. Chmielewiczem — 60,5 km/h. Następną konkurencją był docel-powrót 170 km. Zwyciężył H. Kucharski — 69,2 km/h, przed P. Szczepańskim — 51,0 km/h. Piątą i ostatnią konkurencją był trójkąt 226 km. Najdalej zalecieli J. Jaśkiewicz i J. Pol, którzy lądowali na 182 km i podzielili się dwoma pierwszymi miejscami.

Ostatecznie w wyniku pięciu rozegranych konkurencji Puchar „Życia Warszawy" za zwycięstwo w I WZSzyb. zdobył Krzysztof Trzpil — 78,6 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 2. J. Michalski — 75,1 pkt.; 3. H. Różalski (Płock) — 54,9 pkt.; 4. J. Łącki — 50,0 pkt.; 5. H. Kucharski — 47,8 pkt. (kh)

Na zdjęciu: Uczestnicy zawodów na starcie, na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Foto: B. Koszewski

OCENA AEROKLUBU OSTROWSKIEGO

● TROSKA O SPRZĘT ● NADANIE ODZNAKI „ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA LOTNICTWA SPORTOWEGO" 57 DZIAŁACZOM

W siedzibie APRL w Warszawie odbyło się 23 maja br. plenarne zebranie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, któremu przewodniczył prezes Stefan Antosiewicz. Planowane uprzednio posiedzenie plenarne ZG w Jeleniej Górze zostało, na prośbę Zarządu Aeroklubu Jeleniogórskiego, przesunięte na wrzesień br. ze względu na obecne trudności organizacyjne i techniczne (m. in. remont budynków), imprezy itd.), jak i chęć połączenia sesji wyjazdowej Zarządu Głównego z uroczystościami 20-lecia Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Na obecnym Plenum członkowie ZG wysłuchali sprawozdania z działalności Aeroklubu Ostrowskiego złożonego przez zarząd tego klubu, oceniając pozytywnie dotychczasową jego działalność. Liczy on obecnie 88 członków zwyczajnych (modelarzy wyczynowych, spadochroniarzy, pilotów szybowcowych i samolotowych) oraz 585 członków zrzeszonych w 19 kołach lotniczych i legitymuje się dobrymi wynikami szkoleniowymi i sportowymi oraz prawidłowymi wskaźnikami ekonomicznymi. Zarząd Główny patrzy z dużym optymizmem na rozwój działalności aeroklubu w Ostrowie Wlkp., zalecając jednocześnie A.O. m. in. zwrócenie większej uwagi na rozwój spadochroniarstwa i zwiększenie liczby członków wspierających aeroklubu.

Przedmiotem obrad ZG były także sprawy zabezpieczenia sprzętowego, analiza stanu aktualnego i perspektywy na przyszłość w zestawieniu z planami postępu technicznego w sprzęcie latającym i radiowym, które to zagadnienia są przedmiotem szczególnej troski władz naczelnych lotnictwa sportowego.

Zarząd Główny podjął również uchwałę o nadaniu kilkudziesięciu działaczom odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego". Ustalono m. in., że w tym roku ze względu na obchody Tysiąclecia Państwa Polskiego i z uwagi na to, że odznaka ta wprowadzona została dopiero niedawno, nadana ona zostanie większej liczbie działaczy, m. in. z okazji walnego zgromadzenia sprawozdawczo-wyborczego Klubu Seniorów Lotnictwa APRL w Dęblinie, w lipcu — na Święto Odrodzenia i w sierpniu — na Święto Lotnictwa Polskiego. Począwszy od roku następnego odznaka nadawana będzie raz w roku, w sierpniu, z okazji Święta Lotnictwa.

Spośród członków Klubu Seniorów odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" Zarząd Główny APRL nadał następującym osobom:

Ryszard BARTEL (Warszawa), **Jan BURY** (Poznań), **Kazimierz CHORZEWSKI** (Warszawa), **Marian DUSZYŃSKI** (Poznań), **Mieczysław DZIAŁOWSKI** (Mielec), **Romuald FLACH** (Warszawa), **Augustyn GWIZDAŁA** (Lisie Kąty), **Józef JAKUBOWSKI** (Poznań), **Franciszek JANIK** (Warszawa), **Wacław JUREK** (Grudziądz), **Medard KONIECZNY** (Warszawa), **Zygfryd KOSICKI** (Poznań), **Mieczysław KULIGOWSKI** (Warszawa), **Czesław ŁABĘDZKI** (Włocławek), **Janusz MEISSNER** (Kraków), **Franciszek MICHALAK** (Poznań), **Antoni MROCZKOWSKI** (Warszawa), **Jan NAGÓRSKI** (Warszawa), **Czesław NOWACKI** (Warszawa), **Jerzy OSIŃSKI** (Warszawa), **Stanisław PŁONCZYŃSKI** (Warszawa), **Leon POWSINSKI** (Warszawa), **Michał SCIPIO del CAMPO** (Katowice), **Gustaw SIDOROWICZ** (Warszawa), **EDWARD SOPORA** (Katowice), **Mieczysław SZCZUDŁOWSKI** (Warszawa), **Wacław ULASS** (Warszawa), **Jan WAWRZYNIAK** (Poznań), **Stanisław WREMBEL** (Poznań) i **Paweł ZOŁOTOW** (Lublin).

Uroczyste wręczenie odznak wyżej wymienionym nastąpi na zjeździe seniorów lotnictwa w Dęblinie (4—5 czerwca).

W drugiej grupie działaczy, którym uchwałą ZG APRL przyznana została odznaka „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego", znajdują się następujące osoby:

Antoni CHOJCAN (Wrocław), **Mieczysław CZEMPIŃSKI** (Poznań), **Zygmunt DELATOWSKI** (Bydgoszcz), **Zygmunt DUBICKI** (Katowice), **Adam DZIURZYŃSKI** (Żar), **Franciszek GOŁATA** (Bydgoszcz), **Kazimierz GÓRALEWICZ** (Poznań), **Michał GOSZCZYŃSKI** (Warszawa), **Tadeusz GÓRA** (Warszawa), **Władysław JANICA** (Krosno), **Władysław KUCZERA** (Jelenia Góra), **Leopold KWIATKOWSKI** (Nowy Sącz), **Czesław MANKIEWICZ** (Warszawa), **Antoni MATHEUS** (Gdańsk), **Jan MĄCZYŃSKI** (Wrocław), **Kazimierz MINDAK** (Bydgoszcz), **Antoni PAWLICZEK** (Katowice), **Janusz PRZYMANOWSKI** (Warszawa), **Tadeusz REJNIAK** (Warszawa), **Zbigniew ROMANOWSKI** (Białystok), **Tadeusz RUCINSKI** (Grudziądz), **Kazimierz TYRLIK** (Mielec), **Franciszek WALKARZ** (Katowice), **Zenon WASILEWSKI** (Radom), **Tadeusz WIELIŃSKI** (Zielona Góra), **Stanisław ZIELIŃSKI** (Olsztyn) i **Adam ZIENTEK** (Bielsko-Biała).

Uroczyste wręczenie odznak tej grupie działaczy nastąpi w lipcu br.

Wszystkim odznaczonym serdecznie gratulujemy! W następnych numerach będziemy przedstawiać kolejno nowo odznaczonych Zasłużonych Działaczy Lotnictwa Sportowego. (yy)

W wyznaczonym pierwotnie terminie II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet (8—15 maja br.) pogoda spłatała dużego figla naszym paniom. Jedyną rozegraną konkurencją był trójkąt 100 km. Niestety ze względów formalnych musiano tę konkurencję unieważnić. Przedłużono więc zawody do 18 maja br. W ciągu czterech dni rozegrano 4 konkurencje.

15.V. br., trójkąt 101 km (Lubin—Góra—Wołów—Lubin). Wyniki: 1. W. Kamińska — 66,6 km/h — 14,3 pkt; 2. L. Bajewska — 59,4 km/h — 13,2 pkt; 3. Z. Gadomska — 57,2 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 11 zawodniczek.

16.V. br. docel-powrót 104 km (Lubin—Leszno—Lubin). Wyniki: 1. M. Paszyc — 52,4 km/h — 14,3 pkt; 2. M. Olszewska — 49,5 km/h — 13,2 pkt; 3. E. Nechay — 48,4 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 9 zawodniczek.

17.V. br., trójkąt 129 km (Lubin—Leszno—Wąsosz—Lubin). Wyniki: 1. D. Sylwanowicz — 46,6 km/h — 15,6 pkt; 2. L. Bajewska — 45,3 km/h — 14,4 pkt; 3. E. Nechay — 45,0 km/h — 13,2 pkt. Konkurencję ukończyło 9 zawodniczek.

18.V. br., trójkąt 100 km (Lubin—Szlichtyngowa—Wąsosz—Lubin). Wyniki: 1. I. Kostka — 59,45 km/h — 14,3 pkt; 2. P. Majewska — 49,5 km/h — 13,2 pkt; 3. M. Olszewska — 46,6 km/h — 12,1 pkt. Konkurencję ukończyło 11 zawodniczek.

Ostateczne rezultaty II Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Kobiet przedstawiają się następująco:

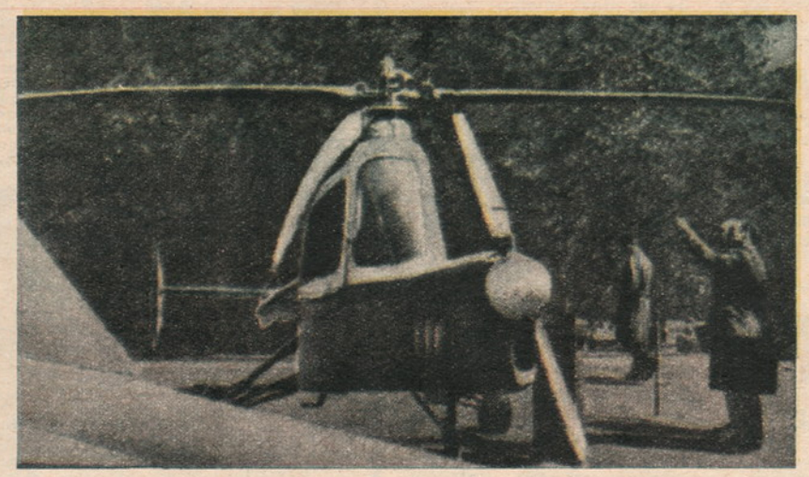
1. Lucyna Bajewska (Warszawa) — 46,3 pkt; 2. Danuta Sylwanowicz (Warszawa) — 44,2 pkt; 3. Maria Olszewska (Gdańsk) — 40,4 pkt; 4. Pelagia Majewska (Warszawa) — 38,2 pkt; 5. Ewa Nechay (Kraków) — 37,4 pkt; 6. Zofia Gadomska (Warszawa) — 36,1 pkt; 7. Maksymiliana Paszyc (Poznań) — 32,6 pkt; 8. Irena Kostka (Gdańsk) — 31,3 pkt; 9. Urszula Sliwak (Warszawa) — 28,3 pkt; 10. Wiera Kamińska (Białystok) — 26,3 pkt; 11. Grażyna Rzepecka (Słupsk) — 26,0 pkt; 12. Stanisława Strządała (Katowice) — 11,6 pkt; 13. Maria Stryczek (Kraków) — 5,0 pkt. (kh)

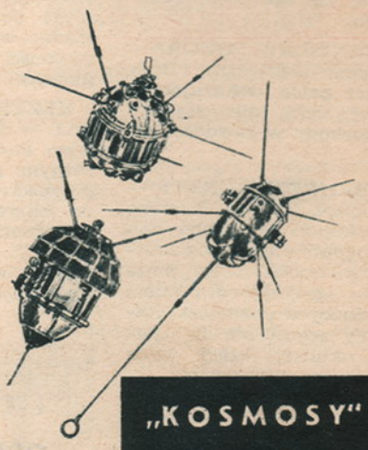
Na zdjęciu: Grupa uczestniczek zawodów w Lubinie. Foto: J. Szymański

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

KONSTRUKCJA STUDENCKA

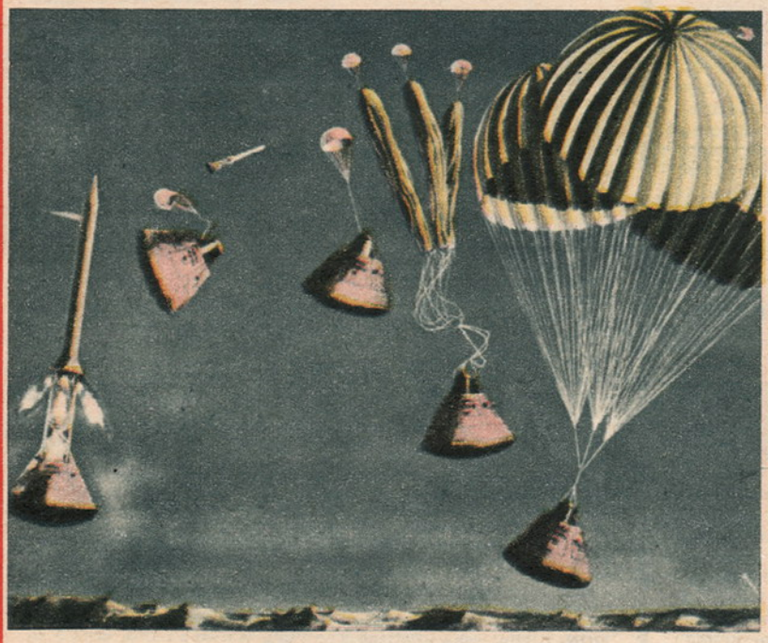
Z okazji XV Zjazdu Komsomołu została otwarta w Moskwie wystawa naukowej i technicznej twórczości młodzieży radzieckiej. Wśród eksponatów wyróżnia się wiatrakowiec ChAI-24 (na zdjęciu z prawej), opracowany i zbudowany przez studentów Instytutu Lotniczego w Charkowie. Wiatrakowiec ChAI-24 rozwija prędkość do 200 km/h i odznacza się dobrymi własnościami lotnymi.





„KOSMOSY"

Oto kilka sylwetek radzieckich automatycznych satelitów badawczych z serii „Kosmos", których do tej pory wypuszczono 118.



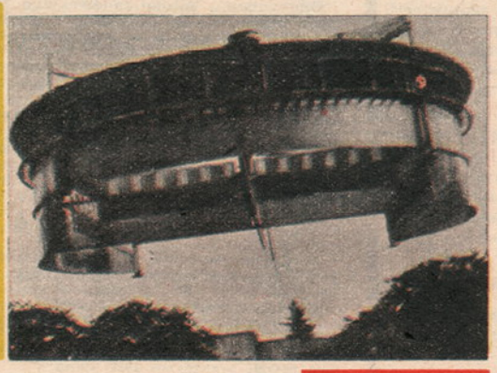
„APOLLO"

Tak przebiegają kolejne fazy prób kabiny amerykańskiego statku księżycowego „Apollo" (rysunek z lewej). Rakieta startowa wynosi kabinę na wysokość rzędu 1 500 m. Następnie otwiera się zespół spadochronów, na których kabina woduje z prędkością opadania 7,5 m/sek.

Dla porównania z przekrojami nowoczesnych maszyn, zamieszczanymi stale w naszym cyklu, podajemy poniżej przekroje samolotów z 1924 r. Są to samoloty M-17 (konstrukcja drewniana z silnikiem 25 KM) i M-18 (konstrukcja metalowa z silnikiem 200 KM). Prędkość max. — 133 km/h (M-17) i 190 km/h (M-18). Ciężar własny — 186 kG (M-17) i 855 kG (M-18). Ciężar całkowity — 370 kG (M-17) i 1 670 kG (M-18). Pułap — 4 000 m. M-18 zabierał 5 osób.

PODUSZKOWIEC ROLNICZY

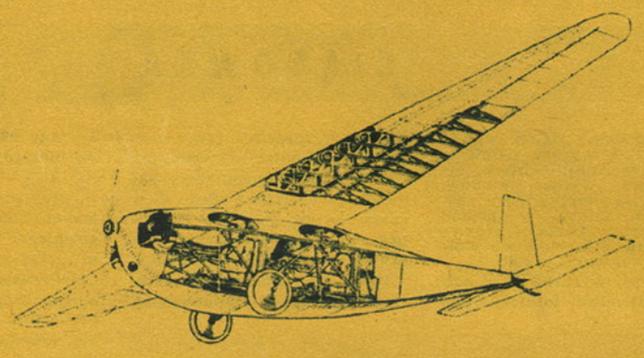
W Japonii trwają próby z pierwszym doświadczalnym poduszkowcem rolniczym Kuhota. Ma on średnicę — 3,65 m, wysokość — 1,8 m i ciężar własny — 160 kG. Udźwig — 80 kG. Napęd — z silniki motocyklowe o mocy 20 KM. Poduszkowiec jest zdalnie kierowany radiem. Próby wykazały wysoką skuteczność zabiegów agrolotniczych na małych polach, gdzie samoloty i śmigłowce rolnicze są nieprzydatne.



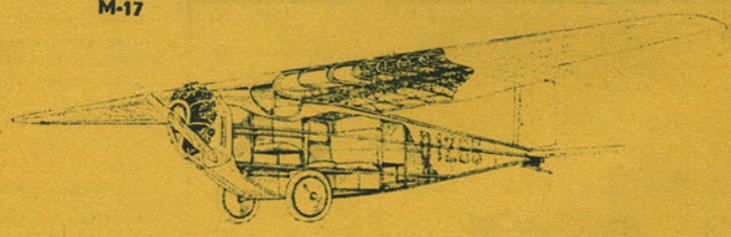
START ZEROWY

W NRF rozpoczęto intensywne próby z przystosowaniem samolotów bojowych F-104 G „Starfighter" do startu zerowego, tzn. bez rozbiegu — z wyrzutni rakietowej. W kołach militarnych Bonn mówi się, że dzięki temu „Luftwaffe" otrzyma wreszcie swój „pocisk rakietowy z człowiekiem".

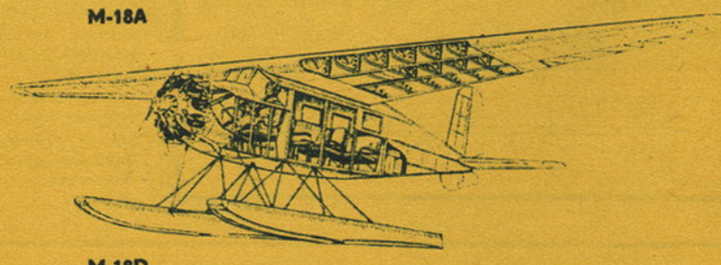
TAKIE TO BYŁY SAMOLOTY



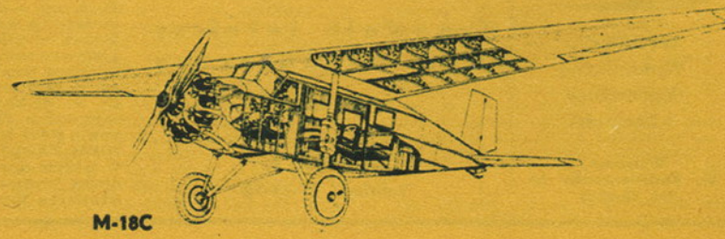
M-17



M-18A



M-18D



M-18C

LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

NR 53 ● CZERWIEC 1966

LINIE KRAJOWE

SZESNASTEGO czerwca br. minie rok od pierwszego rejsu lotniczego w komunikacji pasażerskiej między Warszawą a Koszalinem. W ten sposób uwieńczone zostały powodzeniem starania władz koszalińskich o uzyskanie bezpośredniego, szybkiego i wygodnego połączenia lotniczego ze stolicą.

Dla LOTu sprawa nie była jednak łatwa. Należało dosłownie wszystko organizować od podstaw. Nie było lokalu na biuro oddziału, kasy i rezerwacja znalazły tymczasowe pomieszczenie w dawnym kiosku „Ruchu" na koszalińskim dworcu kolejowym. Na lotnisku natomiast zainstalowano trzy wielkie namioty, w których pomieściły się — poczekalnia, służba odprawy pasażerów, magazyn techniczny. Mimo tych trudności już po dwóch tygodniach od chwili uruchomienia połączenia, a więc od 1 lipca wprowadzono drugi rejs dziennie. Pasażerów nie brakło, czasami już na siedem dni wcześniej bilety były wykupione. Lotnicze połączenie Koszalina z Warszawą, a przez nią z Krakowem i Rzeszowem, stwarzało dogodne warunki podróży na zachodnie wybrzeże Bałtyku, do popularnych, nadmorskich miejscowości wypoczynkowych. Należy tu przy tym podkreślić, że w tym pierwszym, trudnym okresie organizacyjnym szczególną rolę odegrała życzliwa pomoc ze strony władz miejscowych, a w szczególności ze strony sekretarza ekonomicznego KW PZPR, tow. S. Krzakiewicza oraz sekretarza Prezydium WRN, tow. S. Piwowarczyka.

Do końca ubiegłego roku na linii Warszawa — Koszalin — Warszawa samoloty LOTu przewiozły 7 757 pasażerów. Na lotnisku zbudowano już stałe pomieszczenie dla pasażerów, a w samym mieście trwają prace adaptacyjne nowego lokalu LOTu, mieszczącego się przy ul. Świerczewskiego. Wśród naszych koszalińskich podróżnych dość często spotkać się można z opinią, że miasto to powinno uzyskać bezpośrednie połączenie z Krakowem lub Katowicami.

„Ale była ciekawa podróż! Ziemia z góry taka inna, a pani stewardessa opowiadała ciekawe bajki..." — zwierzył się nam na Okęciu ten młody podróżny, który przyleciał samodzielnie LOTowskim Iłem-18 aż z Aten.

Co roku w miesiącach letnich gościmy na pokładach naszych samolotów dzieci Polonii Zagranicznej, które przylatują na wakacje do Polski.

Kasia ma zaledwie 15 miesięcy, a jest już „doświadczoną" pasażerką linii krajowych LOTu. Najczęściej lata z mamą do babci w Warszawie.

NAJMŁODSI PASAŻEROWIE

Gościmy ich często na pokładach naszych samolotów. Czasem lecą na wakacje do babci, niekiedy odbywają dalekie, zagraniczne wojaże. W każdej chwili lotu, w czasie oczekiwania na dalsze połączenia otaczani są serdeczną troską i opieką ze strony ludzi w ciemnoniebieskich mundurach. Nasi najmłodsi pasażerowie to dzieci, których międzynarodowe święto właśnie obchodzimy. Witamy je zawsze chętnie na pokładach naszych samolotów i życzymy im przyjemnych lotów, zawsze niebieskiego nieba i wspaniałych widoków z lotu ptaka.

Z Dnia Transportowca i Drogowca

ZA PRACĘ ZAWODOWĄ I SPOŁECZNĄ

JAK już donosiliśmy, w Warszawie odbyły się centralne uroczystości z okazji dorocznego Dnia Transportowca i Drogowca. Wzięli w nich także udział liczni przedstawiciele Polskich Linii Lotniczych LOT. W czasie centralnej akademii wygłosili przemówienia: wicepremier Piotr Jaroszewicz oraz minister Komunikacji — Piotr Lewiński.

„Bieżąca 5-latka będzie także okresem dalszego rozwoju naszego lotnictwa cywilnego — powiedział m. in. minister Piotr Lewiński. W projekcie planu przewidziano zakupy sprzętu ze Związku Radzieckiego. Na linie międzynarodowe wprowadzimy samoloty odrzutowe średniego zasięgu Tu-134. W komunikacji krajowej eksploatowane będą samoloty turbośmigłowe An-24. Liczymy na to, że w 1970 roku PLL LOT będą eksploatowały samoloty odrzutowe i turbośmigłowe. Oddany zostanie do użytku Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie. Zbudowanie tego portu podwyższy poziom obsługi pasażerów."

W salach Urzędu Rady Ministrów oraz w Ministerstwie Komunikacji odbyły się uroczystości odznaczenia 127 pracowników transportu drogowego, lotniczego, drogownictwa i zaplecza technicznego motoryzacji. Wśród nich znalazło się także 15 pracowników PLL LOT. Dwaj — Jan Zymler i Edward Skoczek — otrzymali złotą i srebrną odznakę zasłużonych działaczy Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

Na zdjęciu obok: Odznaczeni pracownicy PLL LOT w czasie uroczystości w Ministerstwie Komunikacji. Piąty od prawej: wiceminister Komunikacji — tow. Stanisław Mroczek, czwarty od prawej: zastępca dyrektora PLL LOT do spraw eksploatacji — tow. Kazimierz Wierzbicki.

Zapraszamy na pokład polskiego Iła-18. Za chwilę start do Mediolanu.

Kapitan Wiszniewski melduje dyrektorowi LOTu, inż. Janowi Zwierzyńskiemu gotowość maszyny do startu. Obok stoją zastępcy dyrektora LOT-u — Kazimierz Wierzbicki i inż. Robert Słaby, który udał się w pierwszy rejs do Mediolanu

„LOTEM" DO MEDIOLANU

Pasażerowie pierwszego rejsu otrzymali wiązanki kwiatów. Oto kilku z nich z kapitanem Wiesławem Wiszniewskim

SIEĆ zagranicznych połączeń PLL LOT powiększyła się ostatnio o jeszcze jedno miasto. W dniu 2 maja z lotniska Okęcie w Warszawie wystartował w pierwszy rejs samolot turbośmigłowy Ił-18, inaugurując tym samym regularną, bezpośrednią komunikację lotniczą między Warszawą a Mediolanem. Jest to tym samym 21 miasto europejskie, do którego docierają samoloty ze znakiem stylizowanego żurawia w kole. Jednocześnie Włochy są już drugim z kolei państwem, którego dwa miasta włączone zostały do sieci zagranicznych połączeń LOTu. Od ponad roku utrzymujemy bowiem komunikację powietrzną z Belgradem i Zagrzebiem.

Uruchomienie bezpośredniego połączenia Warszawy z Mediolanem ma duże znaczenie dla obu krajów. Stale bowiem rozwijająca się współpraca gospodarcza i kulturalna między Polską i Włochami wymaga częstszej wymiany wizyt naszych specjalistów, naukowców, artystów. Nowa linia ułatwia również podróż z północnej, przemysłowej części Włoch do Związku Radzieckiego. Oto poniedziałkowe połączenie LOTu z Warszawy do Mediolanu wiąże się z porannym rejsem samolotu „Aerofłotu" z Moskwy. Podobnie jest i w odwrotnym kierunku. Podróżni przybywający z Mediolanu do Warszawy mogą jeszcze tego samego dnia udać się w dalszą podróż polskim samolotem do Moskwy.

WIZYTA PREMIERA SINGAPURU

W pierwszej połowie maja br. bawił w Polsce z wizytą oficjalną premier Republiki Singapuru — pan Lee Kuan Yew z małżonką. Premierowi towarzyszyli: minister spraw zagranicznych — pan Sinnathamby Rajaratnam, minister spraw społecznych — pan Othoman Wok oraz grupa doradców. Po zakończeniu wizyty w Polsce premier odleciał w dalszą drogę do Pragi wraz z towarzyszącymi osobami na pokładzie samolotu turbośmigłowego Ił-18, należącego do Polskich Linii Lotniczych LOT.

ANTONI NIGOT
mechanik lotniczy
Order Sztandaru Pracy II kl.

JÓZEF KABATA
mechanik pokładowy
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

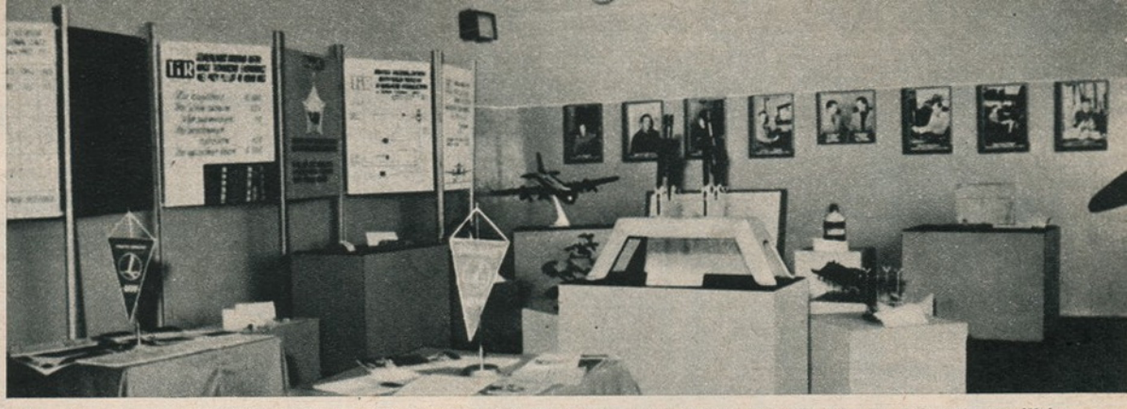
EDWARD KAMELA
pierwszy pilot
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

WŁADYSŁAW MÓWCZAN
starszy technolog
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

STEFANIA TOPORSKA
tokarz
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

ALEKSANDER TRACZUK
mechanik lotniczy
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

WIESŁ
pierwsz
Krzyż
Odrodz



Otwarcia wystawy dokonał dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, który pogratulował racjonalizatorom osiągnięć i zachęcił ich do dalszych wysiłków w rozwoju postępu technicznego w naszym przedsiębiorstwie. Obok na zdjęciu — fragment pomieszczenia wystawowego. Ciekawe eksponaty uzupełniają przejrzyste plansze i wykresy.

Zgodnie z zapowiedzią zamieszczamy fotoreportaż z wystawy pomysłów racjonalizatorskich pracowników PLL LOT, która otwarta została na lotnisku Okęcie. Organizatorem tej interesującej ekspozycji jest Klub Techniki i Racjonalizacji, działający w PLL LOT od 1962 roku.

W niewielkim pomieszczeniu, w pomysłowy i przejrzysty sposób, zgromadzono wiele ciekawych eksponatów, plansz, wykresów i fotografii czołowych racjonalizatorów LOTu. Wystawa dzieli się na dwie części. Jedna obrazuje rozwój postępu technicznego w naszym przedsiębiorstwie, druga zawiera przykłady najciekawszych pomysłów racjonalizatorskich.

WIEDZA I POMYSŁOWOŚĆ

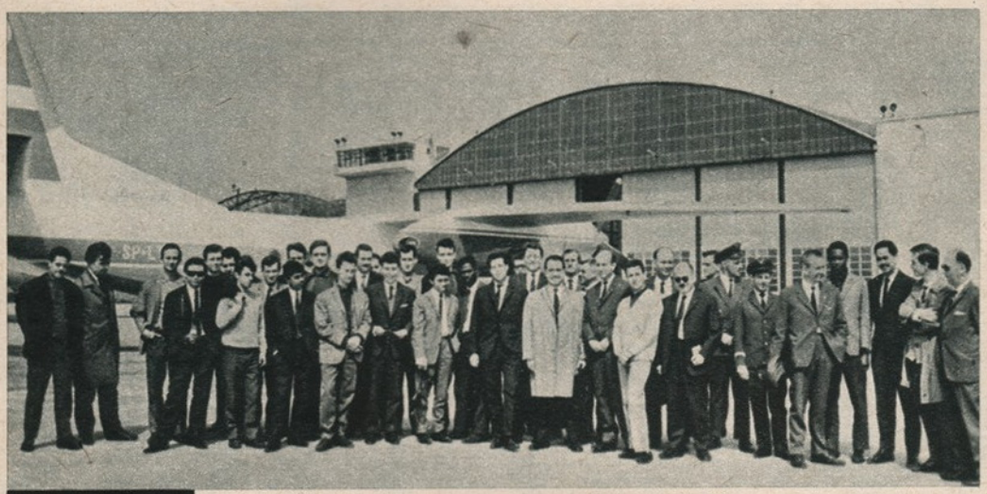
ROK ubiegły był ostatnim etapem pięcioletniego planu rozwoju techniki i planu postępu technicznego w PLL LOT. W ciągu tego okresu zrobiono wiele dla unowocześnienia techniki naszego przedsiębiorstwa. Przede wszystkim przeprowadzono modernizację sprzętu technicznego, wyposażenia lotniskowego i hangarowego. Wprowadzenie do eksploatacji samolotów turbośmigłowych typu Il-18, „Viscount" (a ostatnio An-24) przyczyniło się do powiększenia nie tylko średniej szybkości przewozów na liniach zagranicznych, ale i poprawę warunków podróży. W ramach mechanizacji zakupiono 3 schody samobieżne, 5 podnośników widłowych, 8 agregatów zasilania ziemnego i wiele innych urządzeń, bez których nie może obyć się obsługa techniczna nowoczesnych samolotów. Wiele wysiłku poświęcono także podniesieniu stopnia niezawodności sprzętu latającego, a tym samym bezpieczeństwa lotów. Na trasy zagraniczne skierowano samoloty wyposażone w radary meteorologiczne lub radiostacje typu „Standard", umożliwiające ciągłą łączność ze stacjami prowadzącymi zachodniej Europy. Zakupiono lub wykonano we własnym zakresie kilka stanowisk probierczych dla sprawdzania agregatów i zespołów urządzeń pokładowych. Wprowadzono mechaniczne mycie samolotów w ciepłej porze roku oraz mycie ultradźwiękowe części silników tłokowych. Zastosowano także nowe systemy przeglądów i napraw samolotów, podniesiono dyscyplinę obsługi technicznej, aby samoloty nie były niepotrzebnie przetrzymywane. Oddano do użytku największy w Polsce hangar, a drugi znacznie powiększono. Umożliwia to dokonywanie pod dachem przeglądu nawet dużych samolotów, jak np. Il-18.

Wymieniliśmy powyżej tylko kilka przykładów modernizacji pracy służby technicznej LOTu. Duże znaczenie dla rozwoju postępu technicznego miała ścisła współpraca z socjalistycznymi towarzystwami lotniczymi, które użytkując taki sam sprzęt mają do rozwiązania podobne problemy techniczne. Szczególną rolę odegrał także ruch racjonalizatorski.

Rozwój ruchu racjonalizatorskiego najlepiej obrazują cyfry. Oto w 1961 roku złożono zaledwie 16 wniosków, z których przyjęto 8, dały one 12 tysięcy złotych oszczędności. Już jednak w 1964 roku wniosków złożono 41, przyjęto 35, uzyskano 390 tysięcy złotych oszczędności. W roku ubiegłym złożono natomiast wniosków 30, przyjęto tylko 17, lecz dały one w efekcie 428 tysięcy złotych oszczędności.

W rozwoju ruchu racjonalizatorskiego dużą rolę odegrał utworzony w 1962 roku Klub Techniki i Racjonalizacji przy PLL LOT.

Opracowane i zatwierdzone plany rozwoju techniki na lata 1966—70 stawiają przed służbą techniczną PLL LOT nowe odpowiedzialne zadania. Wiążą się one z planowanym powiększeniem taboru latającego, a przede wszystkim z wprowadzeniem do eksploatacji samolotów odrzutowych. Dotychczasowe wyniki w rozwoju postępu technicznego i racjonalizacji w naszym przedsiębiorstwie pozwalają przypuszczać, że te nowe, poważne zadania zostaną z powodzeniem wykonane.



NASI GOŚCIE Z FRANCJI

W Warszawie przebywała grupa słuchaczy i profesorów francuskiej Wyższej Szkoły Lotnictwa Cywilnego i Nawigacji z dyrektorem tej uczelni — drem Michel de Pailhace na czele. Nasi goście zwiedzili lotnisko Okęcie, żywo interesując się zapleczem technicznym LOTu, metodami pracy i wyposażeniem. Warto tu dodać, że wśród studentów dziewięć osób pochodzi z Azji i Afryki, siedemnaście z Francji.

Na zdjęciu: nasi goście wraz z pracownikami technicznymi LOTu na tle nowego samolotu turbośmigłowego AN-24.

PIERWSI PODRÓŻNI NA AN-24

Po intensywnych lotach szkoleniowych, w czasie których załogi pogłębiały wiadomości teoretyczne i praktyczne, nowe samoloty turbośmigłowe An-24 wyruszyły na krajowe i zagraniczne trasy. Oto uczestnicy pierwszego posażerskiego rejsu samolotu An-24 z Warszawy do Wrocławia. Po wylądowaniu wszyscy chwalili wygodne i nowoczesne urządzenia kabiny pasażerskiej, znakomity widok z okienek, a także i to, że w krajowym rejsie towarzyszyła pasażerom również stewardessa. Na naszych zdjęciach pasażerowie pierwszego lotu na samolocie An-24 oraz załoga (od prawej): kapitan Zdzisław Nakonieczny, stewardessa Jolanta Płońska, mechanik pokładowy Zbigniew Ruszczyk oraz drugi pilot Stefan Gąsiorowski.

AW WISZNIEWSKI
zy pilot
Kawalerski Orderu
enia Polski

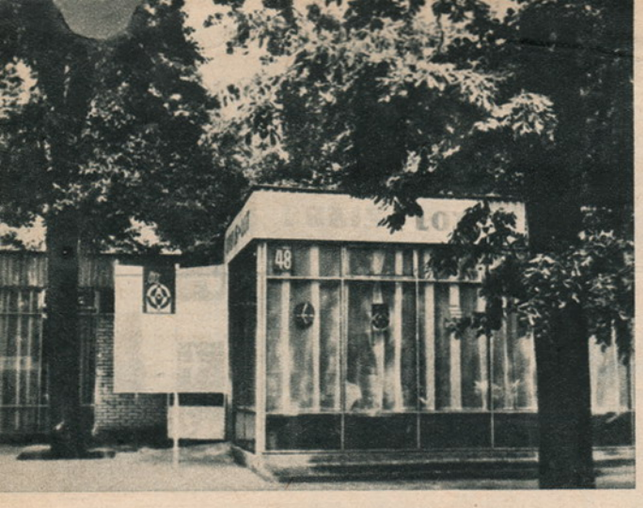
DAMIAN ŻUCHOWSKI
pierwszy pilot
Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski

EDWARD KOLENDO
kierownik Oddziału w Gdańsku
Złoty Krzyż Zasługi

ANTONI KOSKA
mechanik silnikowy
Złoty Krzyż Zasługi

FR. LARKOWSKI
elektromechanik
Złoty Krzyż Zasługi

BOGUSŁAW PIOTROWSKI
starszy mistrz
Złoty Krzyż Zasługi



„LOT" NA TARGACH

W tegorocznych XXXV Międzynarodowych Targach Poznańskich, które rozpoczynają się 12 czerwca br, wezmą także udział Polskie Linie Lotnicze LOT, wystawiając swój renomowany towar — usługi w transporcie pasażerskim i towarowym na trasach krajowych i zagranicznych. Podobnie jak w roku ubiegłym, stoisko PLL LOT mieścić będzie się w estetycznie urządzonym pawilonie targowym. Można tu uzyskać wszelkie informacje na temat połączeń lotniczych, kupić bilety, zarezerwować sobie miejsce w samolotach LOTu i innych towarzystw. W czasie trwania Targów odbędzie się także tradycyjna konferencja prasowa PLL LOT dla dziennikarzy krajowych i zagranicznych.

SKANDYNAWSCY DZIENNIKARZE

Z okazji wprowadzenia na linię z Kopenhagi do Warszawy samolotów typu „Caravelle", Skandynawskie Linie Lotnicze SAS zorganizowały wycieczkę do Polski dla grupy dziennikarzy lotniczych i turystycznych z Islandii, Danii, Szwecji, Norwegii i Finlandii. Po przybyciu na lotnisko Okęcie, skandynawscy goście powitani zostali przez przedstawicieli dyrekcji PLL LOT oraz zaproszeni na tradycyjną lampkę wina. W czasie dwudniowego pobytu w Warszawie dziennikarze zwiedzili miasto, pałac w Wilanowie, Łazienki oraz podejmowani byli m. in. przez warszawskie przedstawicielstwo SAS i Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich.

Na zdjęciach: samolot „Caravelle" SASu po przylocie do Warszawy oraz grupa skandynawskich dziennikarzy w czasie zwiedzania Łazienek.

NOTATNIK LOT-u

Z okazji XXXV Międzynarodowych Targów Poznańskich PLL LOT wprowadziły nowy, specjalny rozkład połączeń lotniczych z Warszawy do Poznania. W ruchu międzynarodowym Poznań uzyskał bezpośrednią komunikację z Kopenhagą, a INTERFLUG uruchomił linię z Berlina do Poznania i z powrotem.

*

W poczytnym tygodniku „Świat" ukazał się obszerny fotoreportaż Zenona Kosidowskiego na temat nowego nabytku LOTu — samolotu typu An-24.

*

Jak już podawaliśmy, służba techniczna PLL LOT przeprowadziła po raz pierwszy we własnych warsztatach przegląd specjalny samolotu turbośmigłowego Il-18. Tego rodzaju prace przeprowadzano dotychczas w Związku Radzieckim. Dzięki wykonaniu przeglądu na miejscu uzyskano oszczędności sięgające 2400 tys. zł.

*

Dwudziestego maja br. odbyła się konferencja prasowa, zorganizowana przez PLL LOT oraz Klub Sprawozdawców Lotniczych. Dziennikarze krajowi uzyskali wiele interesujących informacji na temat działalności naszego przedsiębiorstwa oraz zapoznali się z nowymi samolotami LOTu typu An-24, lecąc z Warszawy do Poznania i z powrotem.

*

W biurowcu PLL LOT przy ul. 17 Stycznia na Okęciu otwarte zostało nowocześnie wyposażone ambulatorium lekarskie dla pracowników naszego przedsiębiorstwa.

Na pokładzie LOT-owskiego samolotu odlecieli z Warszawy do Londynu brytyjscy planiści gospodarczy, którzy bawili w Polsce na zaproszenie przewodniczącego Komitetu Planowania przy Radzie Ministrów PRL. Na zdjęciu: brytyjscy planiści na lotnisku Okęcie w towarzystwie żegnających ich polskich osobistości.

Popularna gwiazdka polskiej piosenki big-beatowej, Karin Stanek, uwielbia turystykę i jazdę na skuterze. Na każdą wycieczkę zabiera ze sobą gitarę i pamiątkową torbę LOTu którą otrzymała w czasie jednej z podróży naszym samolotem.

001 ROZMOWY NA LOTNISKU

Pani RÓŻA JABŁOŃSKA jest stałą i wierną — jak powiada — pasażerką linii krajowych LOTu. Najczęściej spotkać ją można na trasie z Warszawy do Szczecina i odwrotnie.

— Żywię dla LOTu wiele serdecznej sympatii, z satysfakcją obserwuję, zwłaszcza w ostatnich latach, stały rozwój przedsiębiorstwa, unowocześnianie sprzętu latającego, lepszą obsługę pasażerów — mówi nam pani Róża. — Na liniach krajowych zaczęłam latać przed sześciu laty. Pracowałam w Biurze Projektów Urządzeń Wodnych i musiałam dużo podróżować. Ceniłam swój czas i wygodę — latałam więc przede wszystkim samolotami. Nie przypuszczałam wtedy, że jedna z tych podróży wpłynie na moje dalsze losy. Oto pewnego razu leciałam do Szczecina. No lotnisku Okęcie zajęłam miejsce przy oknie i oczekiwałam na start. Nagle usłyszałam pytanie, czy fotel obok mnie jest wolny. Skinęłam głową, potem, już w powietrzu, tak jakoś nawiązała się rozmowa i w ten sposób poznałam swego przyszłego... męża. Od tamtej pory minęło sześć lat, od trzech lat jestem mężatką, mieszkamy w Szczecinie, lecz dwa, trzy razy w miesiącu lecę do Warszawy, do mojej matki.

— Z dużym zainteresowaniem powitałam reorganizację linii do Szczecina. Z początku wydawało mi się, że przesiadka z samolotu Li-2 na Il-14 będzie dla mnie dość kłopotliwa. Podróżuję bowiem zazwyczaj z 15-miesięczną córeczką — Kasią i psem „Dodo". Okazało się jednak, że ta innowacja ma liczne zalety. Il-14 zabiera więcej pasażerów, łatwiej więc o miejsce w samolocie na tej popularnej linii. Szybciej też, i to o dwadzieścia minut, leci się na trasie między Poznaniem, a Warszawą. Muszę też podkreślić, że zawsze spotykam się z serdeczną opieką i pomocą ze strony pracowników LOTu, zwłaszcza w Szczecinie i Poznaniu, a Kasia często wędruje do poznańskiej poczekalni na ramieniu samego kapitana samolotu.

Przy okazji chciałabym powiedzieć parę słów o nowych mundurach pracowników LOTu. Zwłaszcza jednorzędowe garnitury prezentują się bardzo dobrze, a mniejsze i bardziej dyskretne dystynkcje podkreślają elegancję stroju. Ciekawa też jestem bardzo jak prezentują się nowe mundurki naszych stewardess. A propos: Słyszałam, że LOT zamierza wprowadzić swe „latające dziewczęta" na pokłady linii krajowych. Tego rodzaju

innowację powitałabym z wielkim zadowoleniem i myślę, że nie byłabym w tym osamotniona. Zwłaszcza podróżujące matki z dziećmi mogłyby zawsze liczyć na fachową, kobiecą pomoc w czasie lotu.

Na zakończenie chciałabym skorzystać z okazji i pięknie podziękować latającym na linii do Szczecina załogom oraz LOTowcom z Poznania i Szczecina za ich serdeczną opiekę nad pasażerami, z którą miałam okazję już wielokrotnie zapoznać się w czasie swych podróży z Kasią i psem „Dodo".

— Dziękujemy za miłą rozmowę i życzymy przyjemnych lotów.

Zdjęcia w numerze: Archiwum LOT. Marian Kobrzyński, Władysław Pawelec.

PIOTR STRĘK
radiooperator pokładowy
Złoty Krzyż Zasługi

JULITA KAISER
st. stewardessa
Srebrny Krzyż Zasługi

EDMUND PRAGA
mechanik lotniczy
Srebrny Krzyż Zasługi

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 20-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 23 (778) z dnia 5 czerwca 1966 r. „Skrzydlatej Polski".